

IPMS



IPMS Finland 48 vuotta
pienoismallirakentajien
asialla Suomessa!

INTERNATIONAL PLASTIC
MODELLERS' SOCIETY FINLAND
www.ipmsfinland.org

MALLARI

4/2016

205



Fouga CM 170
Magister
1/48 ja 1/72

Tuotteinen vuosi takana

Vuosi alkaa olla loppuillaan. Sitten viime pörinän tällä palstalla, on kinkeröity Suuri & Snadi ja visiteerattu Telfordin Scale Model Show. Se mitä vuodesta jäi muistoihin ja mallihyllyyn ei ole kovinkaan vähäinen. Tuotantoa piisasi moneltakin valmistajalta tosin monesti laatu jätti toivomisen varaa. Telfordista odoteltiin jotain jyttyä, mutta se jytty jysähti vain Brexit-maan omille mallareille. Airfixin odotettu show stopper kun oli 1/72 FGR 1 Phantom. Suurin uutuus ja laatikko SMW messuilla toki oli Trumpeterin 1/48 Type VII C U-Boot, sillä laatikon korkeus PJ:n vieressä olkapään tasolla. No eipä tullut kotiin tuomisina tuo kitarankuljetuslaatikkoa suurempi boxi ja hinta oli ”vain” 322 £ messutarjouksena. Itse messujen taso aiempiin SMW tapahtumiin verrattuna oli alakuloinen ja ainoastaan S.I.G. ryhmien runsas mallitarjonta pelasti tapahtuman. Aivan liian monen valmistajan uutuustuotteet puuttuivat, ainoana tosi kuumana oli Mengin ”No-Glue” P-51D 1/48 Mustang. IPMS:n kotirintamalla ei suuria muutoksia syyskokouksessa koettu, entinen hallitus jatkaa, tosin täydennettynä Matti Liukkosella. Ensi vuonnakin Mallari kolahtaa postin mukana kotiin neljä kertaa, jos Posti niin parhaaksi näkee. Jäsenmaksun suuruus pysyy samana 25 € suuruisena. Sen voi jo varoiksi maksaa nyt yhdistyksen tilille tai kuitenkin viimeistään tammikuun 2017 viimeiseen päivään mennessä.

Uudelle vuodelle on luvattu taas vaikka mitä kivaa meille mallareille, mutta kuten vuoden 2016 kanssa kävi, noista lupauksista toteutuu vain noin puolet. Kuitenkin luvassa on monta uutta suomalaisaihetta tosin avoimella aikataululla. Paikalliskokoukset Helsingissä, Tampereella ja Turussa jatkuvat. On myös kuulunut ennakkotietoja parista muustakin uudesta alaostasta: Niihin palaamme kun ovat aktivoituneet. Kivijalkakauppojen alasajo näytetään välttävän ja hyvänä uutisena on kerrottava Pienoismallimarketin toiminnan mahdollisesta laajenemisesta, tämä palvelee Tuusulan alueen mallareita erinomaisesti. Muistakaa käyttää kotimaisten kauppiaitten palveluita, jotta mallailussa säilyy vakaumus ja mallien saatavuus pysyy hyvänä. Aina-kaan itse en haluaisi olla pelkästään postimyynnin varassa. IPMS Finlandin jäsenistä kuitenkin noin 40 % on juurikin tuon postimyynnin varassa, joten uusien kauppojen syntyminen ja niiden toiminnan tukeminen on merkittävää.

Toivotan rakentavaa Joulunaikaa ja mallikasta Uutta vuotta ihan jokaiselle mallarille.

Jari B. FI-549

IPMS Finland ry:n
hallitus vuonna 2016

Puheenjohtaja
Jari B. Miettinen

Varapuheenjohtaja
Juha Klemettinen

Sihteeri
Tom Edvardsson

Rahastonhoitaja
Tuomas Hyvärinen

Jäsen
Viktor Krogus

s-posti hallitus@ipms.fi

Yhdistyksen yleisposti, jota hoitaa lähinnä puheenjohtaja on ipms@ipms.fi

Postiosoite - Postal address:
IPMS-Finland
Kansainvälinen muovimallikerho ry.
PL 798
FIN-00101 Helsinki Finland

Kevään kokoukset Helsingissä

Vuonna 2017 IPMS-kokoukset jatkuvat.

Kokouksien päivämäärät ovat:
10.1.; 24.1.; 7.2.; 21.2.; 7.3.; 21.3.;
4.4.; 18.4.; 2.5.; 16.5. ja 30.5.

Paikka on Malmitalo/Ala-Malmin tori 1, 00700 Helsinki klo 18–20 tiistaisin.

Jäsenmaksu 2017

IPMS Finland ry:n jäsenmaksu vuodelle 2017 säilyy ennallaan, eli se on 25 eurossa (juniorit alle 18 v 10 euroa). Pankkiyhteys on FI58 4260 0010 0006 41 ja eräpäivä 31.1.2017. Huomioithan, että jäsenmaksu tapahtuu suoraan tämän ilmoituksen perusteella! Erillistä pankkisiirtolomaketta ei siis enää lähetetä. Maksamalla jäsenmaksun eräpäivään mennessä varmistat mm. laadukkaan jäsenlehti Mallarin saamisen ilman katkoksia.

Saajan tilinumero Mottagarens kontonummer	FI58 4260 0010 0006 41			TILISIIRTO GIRERING Maksu välitetään saajalle vain Suomessa kotimaan maksujenvälityksen yleisten ehtojen mukaisesti ja vain maksajan ilmoittaman tilinumeron perusteella. Betalningen förmedlas till mottagare endast i Finland enligt Allmänna villkor för inrikes betalningsförmedling och endast till det kontonummer betalaren angivit.	
Saaja Mottagare	IPMS FINLAND RY PL 798 00101 Helsinki				
Maksaja Betalare				Jäs.nro. FI _____ Nimi: _____	
Allekirjoitus Underskrift				☐ Juniori 10€ ☐ Aikuinen 25 €	
Tilityt nro Från konto nr				Vitenro Ref.nr	
				Eräpäivä Fördag	31.1. 2017 Euro



IPMS-Mallari

ISSN 0786-1664

JULKAISIJA - PUBLISHER

IPMS-Finland

Kansainvälinen muovimallikerho ry.

PL 798, FIN-00101 Helsinki Finland

Pankkiyhteys:

Lammin Säästöpankki

FI58 4260 0010 0006 41

IPMS-Mallarin toimitus

Päätoimittaja – Editor-in-Chief:

Igor Kopilov

Huhtarihentie 15

04360 Tuusula

puh.040-502 6919

Taitto – Lay Out:

Heikki Lehti Fi-207

040-525 1504

heikkilehti@hotmail.com

Mainokset – Advertisment:

ipms@ipms.fi

Toimituskunnan jäsenet –

Members of editorial staff

Pyydetään, että materiaalit lähetetään

kustakin aihepiiristä vastaavalle toi-

mittajalle tai suoraan päätoimittajalle.

Sähköposti:

ipms@ipms.fi

Figuurit – Figures:

Jesse R. B. Miettinen

Laivat – Ships:

Matias Laitinen

Lentokoneet – Airplanes:

Igor Kopilov Fi-708

Autot – Cars:

Aimo Lappalainen

Maakalusto – Military vehicles:

Maakalusto edelleen väliaikaisesti

päätoimittajalle

Artikkelien kirjoittajien esittämät
näkemykset ja mielipiteet ovat heidän
omiaan, eivätkä välttämättä edusta
IPMS ry:n kantaa.

Jälkipainos kielletään!

All contents strictly copyright!

Painettu 2016 Nurmijärvellä.

FOREIGN SUBSCRIPTIONS

(2015 four issues)

Surface mail 20 EUR or 30 USD

Air mail 25 EUR or 37 USD

METHODS OF PAYMENT:

1. Bank Account to IPMS Finland
IBAN: FI58 4260 0010 0006 41,
BIC: HELSFIHH
2. Cash in any exchangeable
currency
3. Postal Money Order

No checks accepted due to
high redemption costs.

Pääkirjoitus

Kiitokset tekijöille!

Viimeinkin tämä vuoden 2016 Mallari on saatu toimituskuntoon mutta jälleen myöhässä. Syytkin ovat samat kun viime lehden kanssa, eli omat remonttihommat ja lisäksi tietenkin IPMS Scale Model World, Telfordissa, joka perinteisesti pidettiin marraskuun puoleksavälissä ja jossa tuli "vierailtua".

Viime Mallarin (3-2016) ilmestymisen jälkeen tuli lukuisia kyselyjä allekirjoittaneelle, kenen Do 228 artikkelissa olleet kuvat olivat. Kaikki artikkelissa käytetyt kuvat olivat allekirjoittaneen, joka vuosien saatossa on niitä eri lentonäytöksissä "napsinut".

Näin vuoden 2016 lopussa haluaisin jälleen kiittää kaikkia niitä jotka ovat osallistuneet tänä vuonna Mallarin artikkeleiden kirjoittamiseen, mahdollistaen lehden ilmestymisen korkeatasoisena pienoismallijulkaisuna.

Mallarin toimitus toivottaa kaikille lehden lukijoille Hyvää Joulua ja mallikasta Uutta Vuotta!

Fi 708 Igor Kopilov



Telfordin parhaita Suomi-malleja

Yllä kaksi hyvin menestynyttä Suomi-mallia IPMS Scale Model World -tapahtumassa. Voittajamalli sivulla 22.

Aineiston jättöpäivä Mallariin 1/2017 on 1.2

Kansikuva Cover photo

Operatiivisessa käytössä kuvattu nokka-aseellinen Fouga CM 170 Magister. Kauhava, 80-luku. Kuva IK

Still in FAF operational use in eighties this Fouga FM 170 Magister has forward firing MG:s. Photo taken in Kauhava.

Large article about Fouga in this Issue.

We wish Merry Christmas and Happy New Year for all our readers.



Sisällys

Puheenjohtajalta	2
IPMS:n hallitus 2016	2
Vuoden 2017 jäsenmaksulappu	2
Päätoimittajalta	3
Telfordin parhaita Suomi-malleja	3
Fouga CM 70 Magister	4-13
Fouga mallina 1/72 ja 1/48	8-9
Avia S-199 KP 1/72	14
Boeing B-17 G Airfix 1/72	14
Focke-Achelis FA 330 Fly 1/32	15
Me 109 G-6 Eduard 1/48	15 - 16
Me 109 F-4 Eduard 1/48	16
Heinkel He 70 Revell 1/72	17
Telaketjutraktori Komintern	18
Komintern Tractor Trumpeter 1/72	19
Mil Mi-8 MTB-5 Resin Magasin 1/72	20
Mi-14 PS Resin Magasin 1/72	20-21
Curtiss P-40E/VK 105 Klimov 1/72	21
Kätevä monitehoviila	21
IPMS Open -tulokset	22
Scale Model Worldin paras Suomi-malli	22
Pienoismallimarketti	22
Mallarin kirjajuhllystä	23
Uusia siirtokuvia Hawkille	23
Fouga CM 70 Magister -kuvia	24

Fouga CM 170 Magister

Fi 708 Igor Kopilow

Tultaessa viime vuosisadan 40/50-lukujen taitteeseen kävi lentokonesuunnittelijoille yhä selvemmäksi suihkumoottoristen lentokoneiden tulevaisuus. Tämä edellytti myös vastaavan koulutuksen uusimista ja siirtymistä myös koulutuskoneissa suihkumoottorikauteen. Ensimmäinen askel tähän suuntaan oli jo tehty: käytössä olevien suihkuhävittäjäkoneiden muuttaminen kaksipaikkaisiksi, jolloin niistä muodostui harjoitushävittäjiä, lähinnä viimeistä koulutusvaihetta varten siirryttäessä näiden koneiden yksipaikkaisiin hävittäjäversioihin. Näitä olivat mm. D.H. 115 Vampire Trainer ja idässä MiG-15UTI. Tämä ei kuitenkaan ollut riittävää, vaan tarvittiin jo aikaisemmassa koulutusvaiheessa siirtymistä suihkumoottorikoulutukseen. Näitä jo alkujaan suihkuharjoituskoneiksi suunniteltuja koneita alkoi 50-luvun alkupuoliskolla valmistua. Tietävästi ensimmäinen tämänkaltaisen harjoituskone on Fokker S-14 Mach Trainer. Sen prototyyppi suoritti ensilentonsa 20.5.1951. 23.7.1952 suoritti ensilentonsa uusi ranskalainen, pitkälti suihkumoottorisesta purjekoneesta Fouga CM 8 suunniteltu kaksimoottorinen Fouga CM 170 Magister -suihkuharjoituskone.



Ranskalaisvalmisteinen FM-10 Porissa vuonna 1982. Siivessä ranskalaismallinen kapeneva siiveke ja lyhyet trimmilaipat. Kuva IK

Palvelukäyttöön Ranskassa se tuli vuonna 1956. Ilmailun sen aikainen suihkukoneiden suuralta Englanti "seurasi" BAC Jet Provost -koneella 26.6.1954. Se ei kuitenkaan ollut suoraan suihkuharjoituskoneeksi alkujaan suunniteltu, vaan oli määntämoottorisen Percival Provost -koneen suihkumoottorilla varustettu jatkokehitemä. Tämä käy hyvin ilmi sen prototyypistä. Suomen Ilmavoimat alkoi elpymään toisen maailmansodan lopputuloksesta 50-luvulla ja sillä oli merkittävä tarve siirtyä uuteen suihkukoneaikaan suuremmissa mittakaavassa

kun Vampire-koneet mahdollistivat.

"Viimeiselle viivalle" Suomen koulukonehankinnoissa pääsivät Fouga CM 170 Magister ja Jet Provost.

Hunting Percival Jet Provost kävi esittelylennolla Malmin kentällä maaliskuussa 1957, jolloin siihen tutustuivat Ilmavoimien edustajat. Seuraavan vuoden 1958 maaliskuussa Luonetjärvelle saapui Fouga CM 170 Magister, jolla suoritettiin Ilmavoimien toimesta koelentoja. Koelentojen tuloksena Suomen Ilmavoimat valitsivat 25.4.1958 Fouga Magisterin Ilmavoimien uudeksi suihkuharjoituskoneeksi. Kaikkiaan Ranskasta tilattiin yhteensä 18 kpl Fougaa. Lisäksi tehtiin lisenssisopimus 22 koneen rakentamisesta Suomessa Valmet Oy:ssä.

24.9.1960 Ilmavoimat tilasivat ns. II-sarjan, joka käsitti 20 konetta, ja joiden runkotunnukset olivat FM-43 – FM-62.

12.7. 1962 tehtiin seuraava 10 koneen ns. III-sarjan tilaus, joka käsitti koneet runkotunnuksiltaan FM-63 – FM-72.

Viimeinen, ns. IV-sarja tilattiin 17.8.1964 ja se käsitti koneet runkotunnuksiltaan FM-73 – FM-82. Viimeinen rakennettu Fouga, FM-82, luovutettiin Ilmavoimille 16.6.1967.

Suomessa rakennetut koneet poikkesivat joiltakin osin ranskalaisista. Kuten Jyrki Laukkanen kirjassaan (Suomen Ilmavoimien koneet 2) Fouga CM 170 Magister, kirjoittaa niin Suomessa "koneiden takarungon niittaus muutettiin linsikkantaiseksi. Siiven rakennetta oli vahvistettu. Siivekkeet oli muutettu saksalaisen mallin mukaan suuremmiksi syvyydeltään ja kevyykseltään". Myös takaohjaamon jalkatilaa tehtiin suuremmaksi".

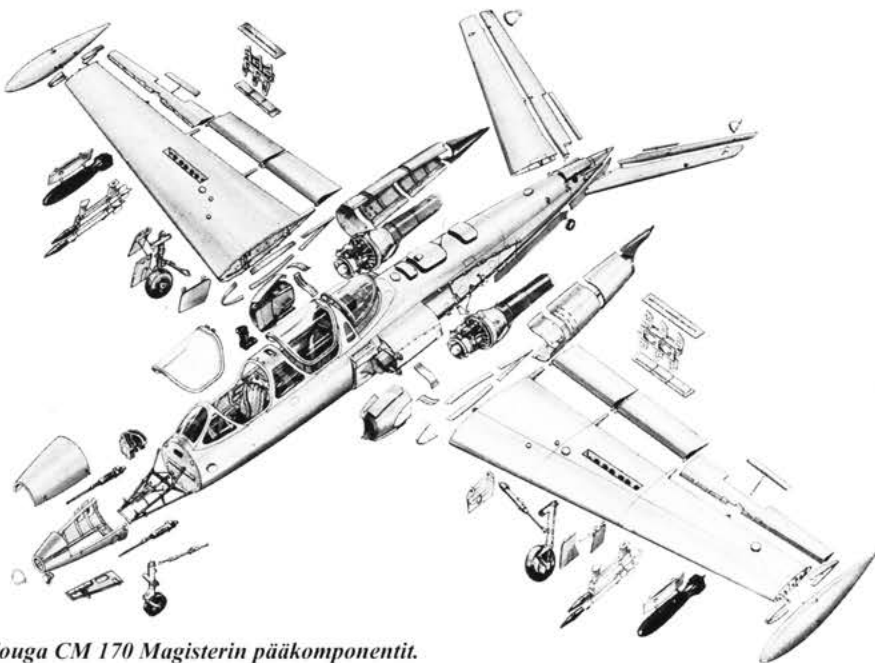
Fouga CM 170 Magister palveli Suomen Ilmavoimissa aina 19.12.1988 vuoteen asti, jolloin FM-45 suoritti viimeisen lentonsa Porissa.

Ehkä suurin ja selkein puute Fouga CM 170 Magister -koneissa oli se, että niistä puuttui "nykyaikainen" pelastautumismenettelmä eli – heittoistuin.

Fouga CM 170:n rakenne

Fouga CM 170 oli kokometallirakenteinen, keskisiipinen yksitaso. Siipi oli yksisalkoinen. Siiven tyvessä olivat Fowler-tyyppiset laskusiivekkeet. Siivissä olevat lentojarrut muo-

FOUGA CM. 170



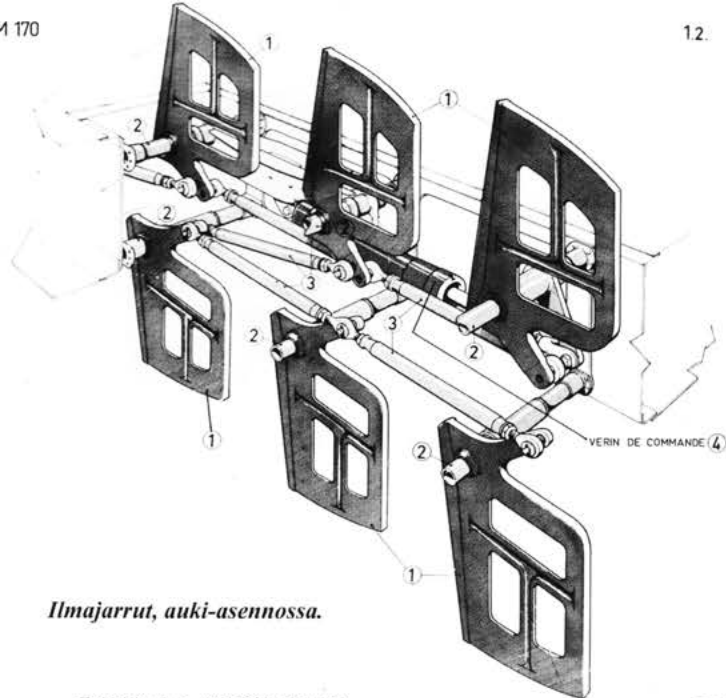
Fouga CM 170 Magisterin pääkomponentit.

DÉCOMPOSITION DE L'AVION

Pl. :1



Maailman ensimmäinen suihkuharjoituskone Fokker S-14 Mach Trainer, jonka ensilento oli 20.5.1951. Nettikuva.

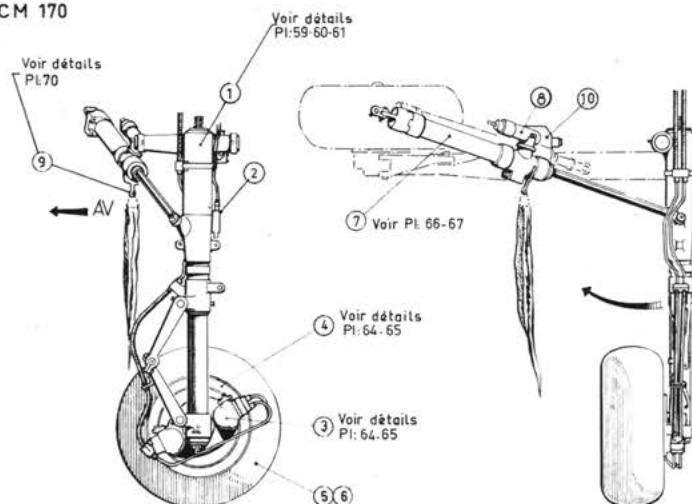


Ilmajarrut, auki-asennossa.

ENSEMBLE AERO-FREINS

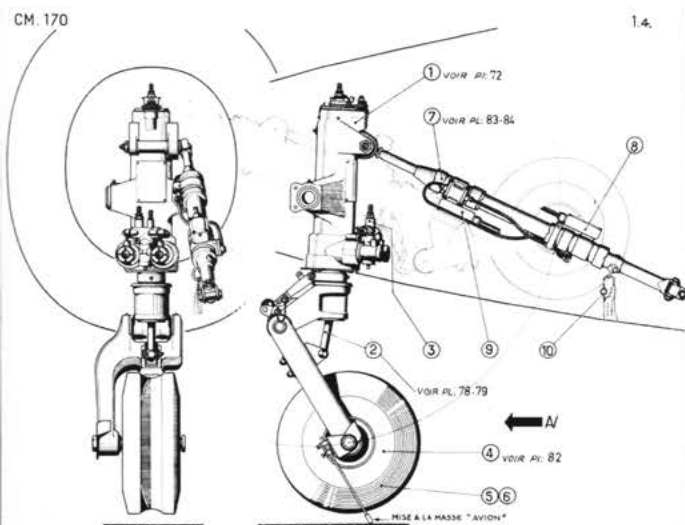
Pl:11

CM 170



Fougas CM 170 Magisterin pääteline.

CM. 170

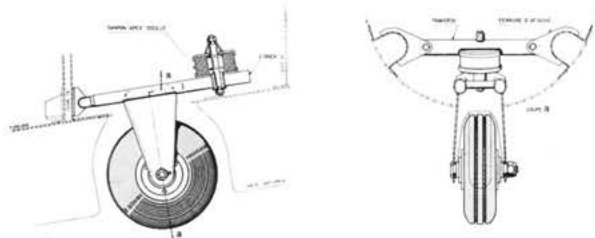


ATTERISSEUR AVANT

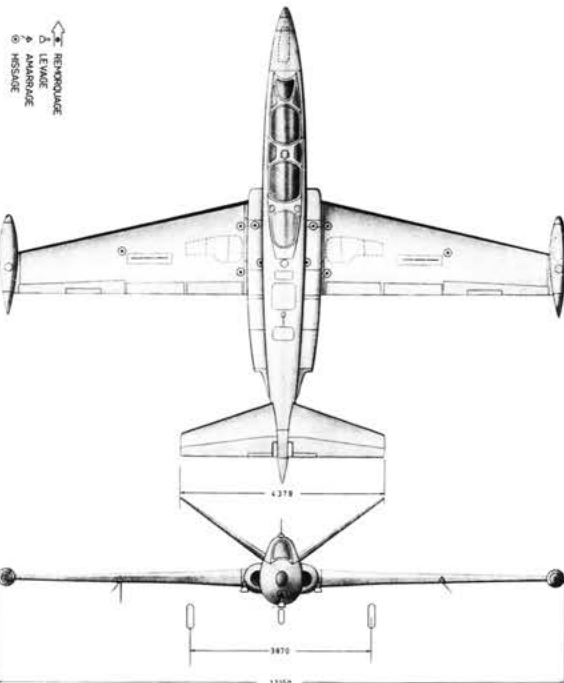
Fougas CM 170 Magisterin nokkateline pyörineen.

Pl: 71

Alla. "Kannuspyörä".



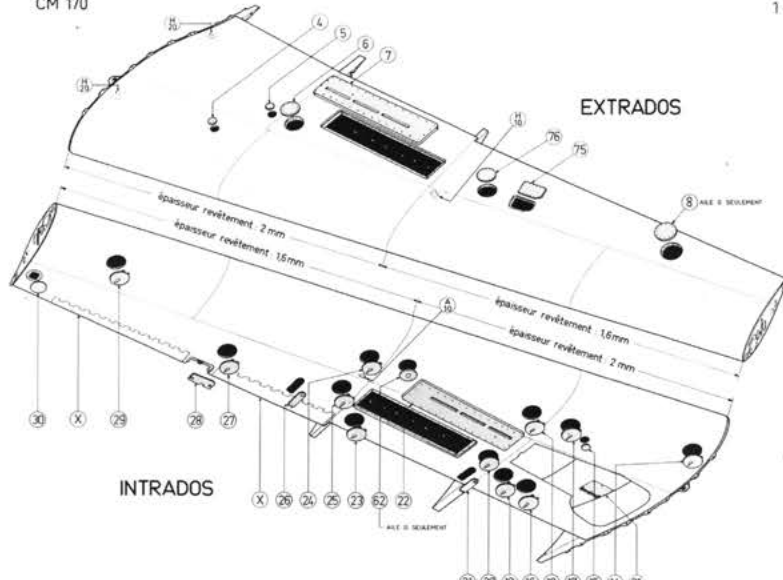
CM. 170



Ranskalaisen käsikirjan mitallinen kolmitahopiirros.

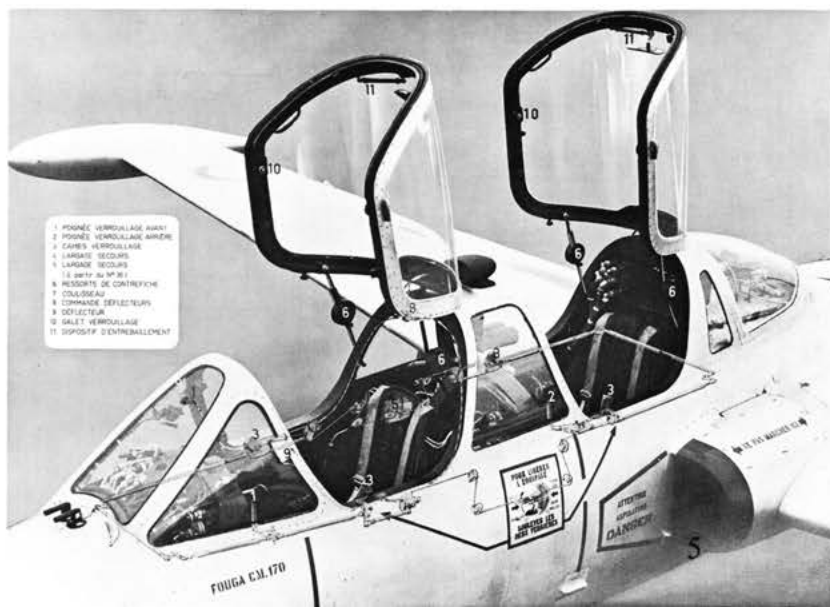
CM 170

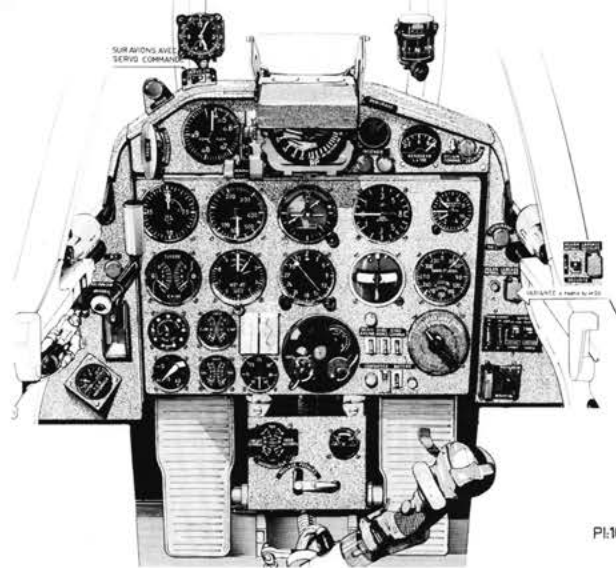
12



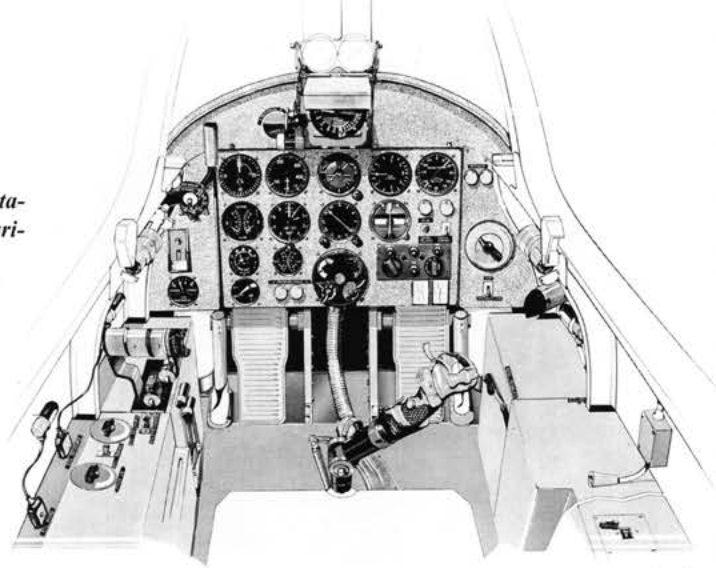
Ranskalaisen käsikirjan piirros Fougan siivistä, jossa näkyy hyvin ilmajarrujen "kolor" sekä siipien luukut ja niiden paikka.

Alla. Ranskalaisen Fougas CM 170 Magister -koneen ohjaamot auki-asennossa. Kuva Fougan ranskalainen käsikirja.



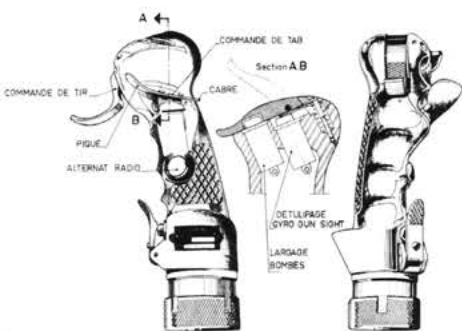


Oikealla. Fougan takaohjaamon mittaritaulu.



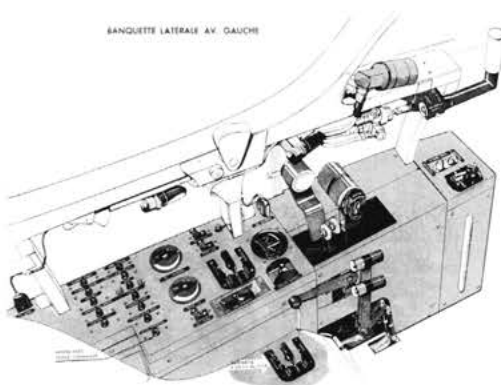
Etuohjaamon mittaritaulu.

Pl:101



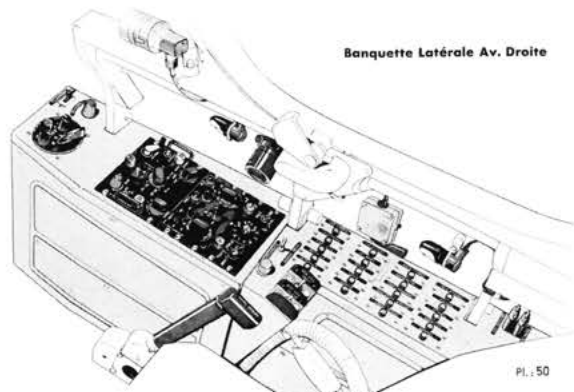
Ohjaussauvojen päät.

BANQUETTE LATÉRALE AV. GAUCHE



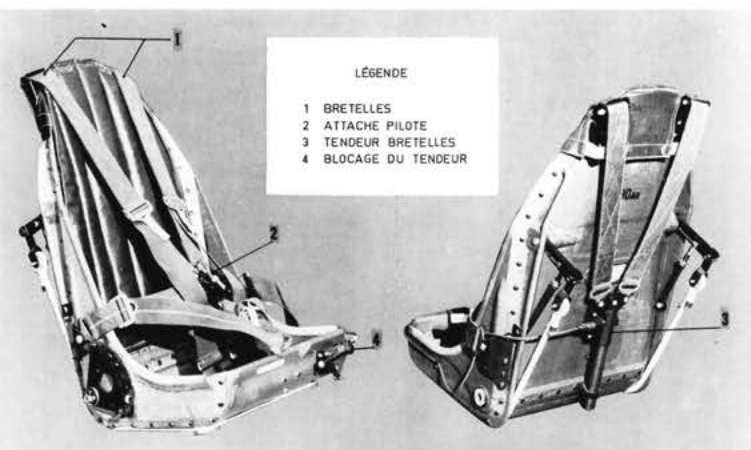
Etuohjaamon vasen paneeli.

Banquette Latérale Av. Droite

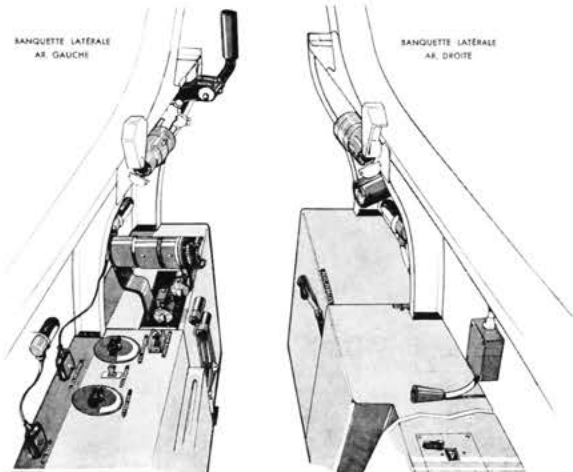


Etuohjaamon oikea paneeli.

Pl:50



Vasemmalla. Fougan "kiinteät" istuimet voidaan kera.

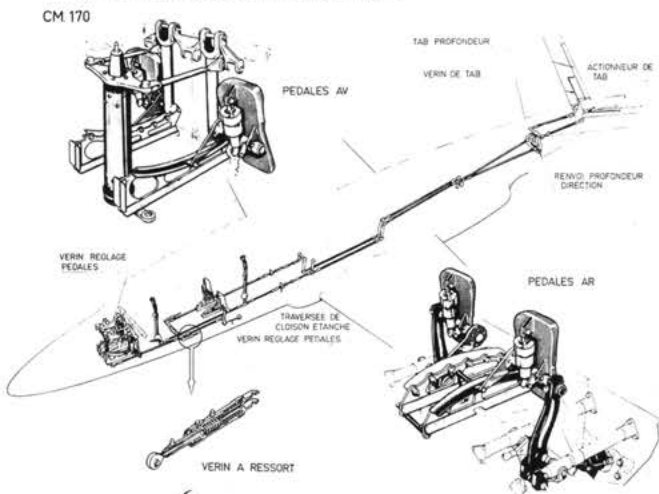


Fougan takaohjaamon paneeli.

CM 170

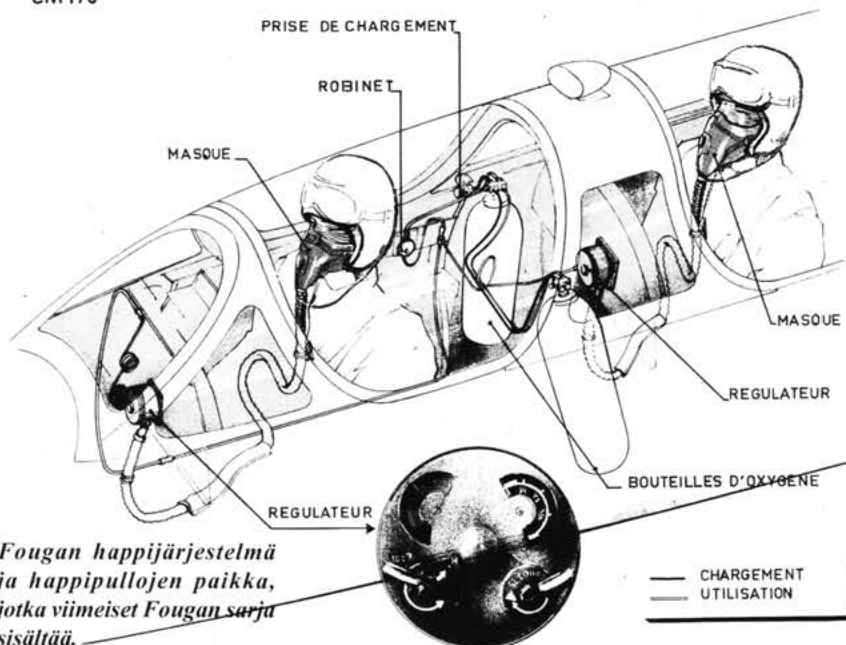
Alla. Esikuvan jalkaohjaimet, jotka 1/72 sarjassa on vaikeata toteuttaa hyvin (eivätkä näytkään hyvin), mutta 1/48 sarjassa niiden pitäisi jo olla näköisiä.

CM 170

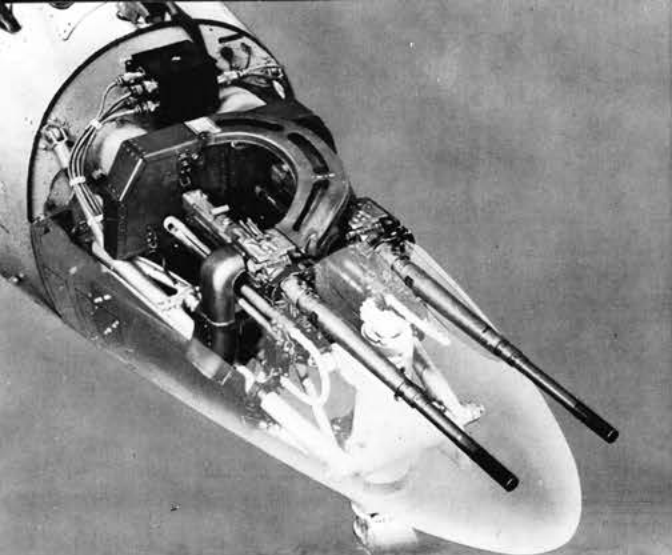


6

Fougan happijärjestelmä ja happipullojen paikka, jotka viimeiset Fougan sarja sisältää.



CHARGEMENT
UTILISATION



Fougan nokan yksi aseistusvaihtoehto, joka on suomalaisissa koneissa käytetty 7,5 mm:n M.A.C 52 -konekiväärit.

dostuivat levyistä, jotka tulevat ulos siiven ylä- ja alapuolelta. Näitä levyjä on yhteensä 12 kappaletta: kuusi levyä siiven ylä- ja kuusi siiven alapuolella. Koneen kummankin siiven päässä on 125 litran lisäpolttoainesäiliöt. Koneessa oli kaksi ohjaamoja, jotka olivat paineistettu ja ilmastoitu, ja ne sijaitsivat peräkäin. Laskuteline on nokkapyörätyyppinen. Päätelineiden pyörät menivät siiven sisään runkoon päin ja nokkateline rungon etupään sisään taaksepäin.

Koneen sähköjärjestelmä toimi 27,5 voltin tasavirralla ja oli yksijohtiminen. Virtalähteenä toimi vasemmasta moottorista käyttövoimansa saanut 2.500 watin generaattori, joka toimi yhdessä 35 Ah akun kanssa.

Kone oli varustettu V-tyyppisellä peräsimellä ja kahdella pienikokoisella Turbomeca Marbore IIF -suihkumoottorilla, jotka sijaitsivat koneen takarungossa sen kummallakin sivulla.

Fougla CM 170 Magister oli tarkoitettu suih-

Fougla vasemman puolen päätelineen luukut. Kuva IK



Fougla nokan toinen aseistusvaihtoehto, joka käsittää M.A.C 39 -kk:t.

kukoneohjaajien alkukoulutukseen sekä ohjaajien taiselekoulutukseen. Koneen aseistus käsittää kaksi nokkaan asennettavaa 7,5 mm:n M.A.C 39- tai M.A.C 52 -konekivääriä sekä koneen kummankin siiven alle (uloimpiin kiinnityspisteisiin) kiinnitettävää Alkan 52 -ripustinta, joihin voitiin kiinnittää joko 50 kg:n pommii tai Matra F2- tai DUP 122 -rakettikasetit, jossa oli 6 x 68 mm:n rakettia. Siipien alle voitiin kiinnittää myös T-10 -raketteja (sisempiin kiinnityskohtiin).

Tekniset tiedot ja päämitat:

Pituus: 10.055m

Kärkiväli (säiliöillä) 12.15m

Kärkiväli ilman säiliöitä: 11.33m

Korkeus: 2.8m

Tyhjäpaineo varusteineen: 2140kg

Lentopaino ilman aseistusta karkisäiliöin: 3120kg

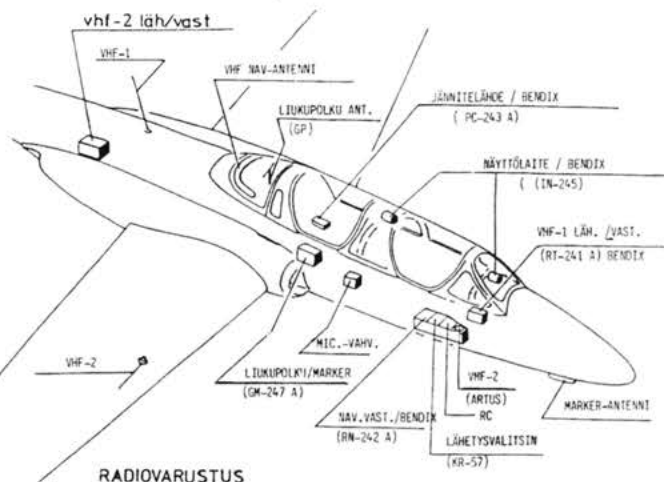
Peräsinten V- kulma 110°

Suurin staattinen työntövoima maassa 400 kp.

Huippunopeus 715 km/h

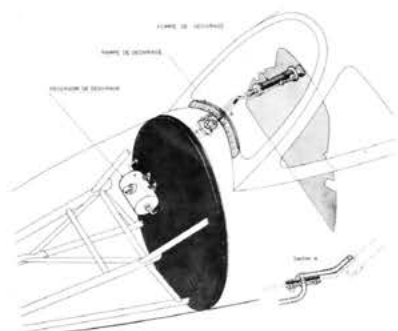
Rajoitettu käyttökorkeus max. 7500 m.

Max lakikorkeus 12.000m.



RADIOVARUSTUS

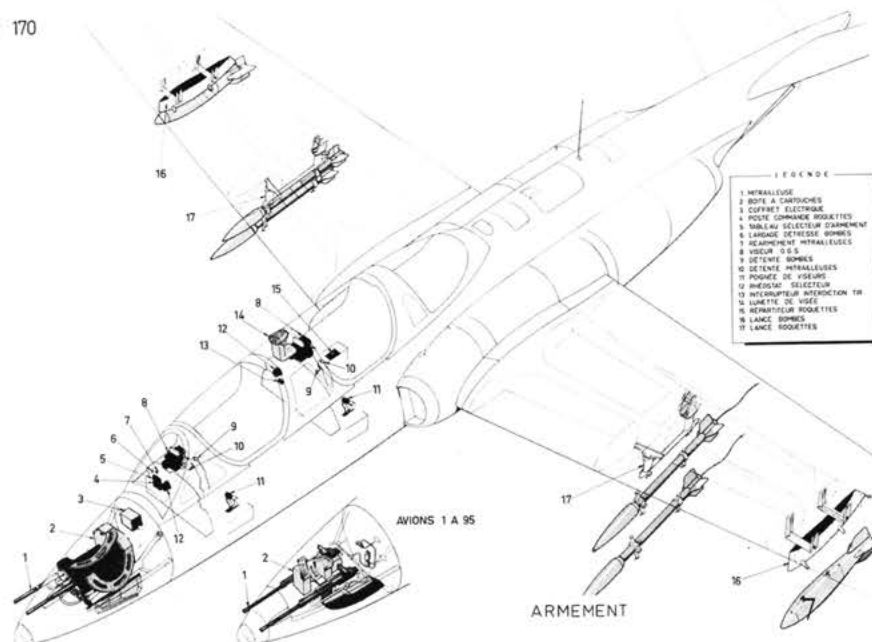
Suomalaisten Fouglaisten radiovarustus. CM 170 ohjaajan ohje.



Fougla nokan rakenne. Vertaa vastaavaan valokuvaan.

Käsikirjan esittämät "vihanpitovälineet": nokan kk:n vaihtoehdot, siipien ulkoripustimissa pommii ja sisäpuolisissa ripustimissa irtoraketit.

4 170



Fouga Magister mallina 1/72 ja 1/48

**Fouga CM-170
Magister
"Exotic Air Forces"
Special Hobby
SH 72284 1/72**

Fi 708 Igor Kopilow

Vuoden sisällä on eri mittakaavoissa tullut muutamia uusia mallisarjoja tästä suomalaisittain mielenkiintoisesta harjoituskoneesta.

Special Hobby on julkaissut useammankin sarja eri Fougan versioista. Ensimmäisenä tuli sen laivaston versio Fouga CM 175 Zephyr. Ennen Special Hobbyä Fougan teki 1/72 mittakaavassa Valom useina paketoitena.

Malli on valettu miellyttävään keskiharmaaseen muoviin ja rankoja tarkisteltaessa huomaa, että tämä "paketointi" on ilmeisesti yhteinen kaikille Special Hobbyn valmistamille Fougan eri paketoitiversioille. Sen verran erilaista tavaraa jää käyttämättä tässä versiossa. Sarjasta sa yleisvaikutelman, että se on pienennetty jostain suurempimittakaavaisesta sarjasta. Yhteensä sarja sisältää 175 osaa, jotka ovat valettu neljälle valurangalle. Lisäksi epoksiosina tulee neljä pientä osaa. Mallin viides läpinäkyvästä muovista valettu valuranka sisältää 17 osaa, joista ohjaamon lasitukseen tulee etulasi, etuohjaamon kuomu, jonka saa kiinni- sekä auki-asentoon, ohjaamoiden välilasisitus, joka koostuu oikeasta ja vasemmasta puoliskosta, joiden väliin tullee periskooppi, takaohjaamon



kuomusta (saa auki että kiinni-asentoon) ja takaohjaamon takana olevasta lasista, joita sarja sisältää peräti kolme kappaletta: kaksi kirkkaasta ja yksi harmaasta muovista oleva osa. Suomalaiseen malliin tulevassa takalasisissa oli pientä karheutta. Muut "lasiosat" tulevat koneen nokkaan, rungon kummallakin puolella olevien kuomujen hätälaukaisukahvoja peittäviin ikkunoihin ja polttoainesäiliöiden nokanpuoliskoisiin.

Sarja päämitat ja muodot, verrattaessa niitä Mallari 25 – 26 piirustuksiin ovat tarpeeksi kohdallaan. Siivenpäissä olevat polttoainesäiliöt ovat piirroksiin nähden hieman "hoikemmat". Pientä lähes huomaamatonta "hymykuoppaa" löytyy omasta mallista kummankin siiven yläpinnasta, laskusiivekkeiden kohdalla, kts. kuvaa. Tähän voi vaikuttaa se, että siipien jättöreunat on valettu laskusiivekkeiden/siivekkeiden kanssa yhteen, josta muodostuu varsin paksu kokonaisuus, mutta sen avulla saavutetaan parempi siipien jättöreuna.

Saumat on toteutettu varsin tasaisella uppovii-voituksella. Osakokonaisuudessa on ajateltu mallin kasausta, josta esimerkkinä erilliset edestä laitettavat moottoreiden ilmanottoaukut ja perässä ilmanpoistoaukkojen runkosuojaimet, jotka ovat erillisinä osina. Ilmanottokanavat ovat koko pituudeltaan toteutettu rungon sisältä asennettavilla kanavan puoliskoilla. Itse ilmanottoaukut on tehty kaksiosaisiksi edestä, kuten ne esikuvassaan ovat, mutta niistä puuttuu pieni "suora" osa niiden ala- ja yläpuolella työssä. Mallissa ne lähtevät heti pyöristymään.

Nokan yläosia on kaksi. Toinen on johonkin muuhun sarjaan ja toisessa (osat 5-6), on vaihdettava yläluukku, jossa toisessa on kk:n reiät ja toisessa ne ovat suljettuna. Molemmat käyvät suomalaismalliseen, riippuen minkä koneksilön haluaa tehdä. Nokan kummallekin puolelle sarjassa tulevat "kahvat" eivät olleet suomalaismalliseen, ja ne on syytä jättää käyttämättä. Niiden reiät ja kahvojen rungonpuoliskoissa olevat tukipaksunnokset on syytä poistaa.

Mallin ohjaamo koostuu ohjaamoiden yhteisestä "ammeesta", jonka pohjaan on valettu kummankin lentäjän polkimet, mittaritauluista, joihin siirtokuva-arkilla on mittarit, sekä niihin tulevista tähtäimistä, ohjaussauvasta ja ilmeisesti polttoainehanojen vivustosta sekä kahdesta happipullosta, jotka tulevat ohjaamoiden väliseen tilaan (tästä lisäpisteitä valmistajalle kts. käsikirjapiirrosta tästä). Kaipaamaan jää vain vöitä.

Mallin siivekkeet ovat kapeampaa ranskalaista mallia. Suomessa valmistetuissa koneissa ne olivat leveämmät ja päättyivät siiven kärjessä hieman eri tavalla kts piirustuksia ja kuvia.

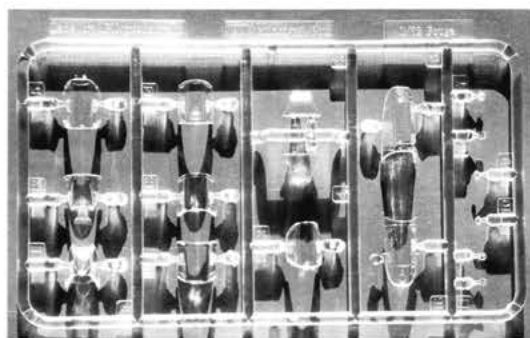
Myös mallin trimmilaipat ovat ranskalaista lyhyttä mallia. Sarja sisältää siipiin tulevat ilmajarrut, joita tulee avonaisina ja kiinni-asennossa.

Sarjan mukana tuleva aseistus käsittää mallin nokkaan tulevat M.A.C 52 -tyyppisten konekiväärien piiput.

Siipien alle tulevaa "vihanpitovälinettä" sarjassa ovat ripustimet, jotka voisivat olla Suomessa käytettyä ALKA 52 -tyyppiä ja niihin sopivat kaksi Matra F2 -rakettikasettia (osat 2x44, 2x86 ja 2x87).

Sarjan mukana tuleva kasaus- ja maalausohje on väripainatusta ja sisältää rankakuvat. Kasausvaiheen kuvissa on värejä käytetty viitteellisesti. Värit annetaan vain Gunze/Gunze Colorin väreinä, joka ei mielestäni ole riittävä. Väritysohjeet sisältävät neljät nelitahopiirroksia ugandalaisesta, algerialaisesta, libyalaisesta ja Marokon ilmavoimien koneesta.

Siirtokuvista löytyy kummankin ohjaamon mittaritaulut ja runsaasti pikkutekstia ja erilaisia Daygloy-siirtokuvia pyrstöön ja polttoainesäiliöihin.

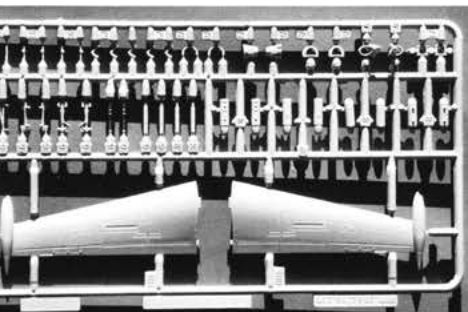


Special Hobbyn sarjan lasiosavaluranka.

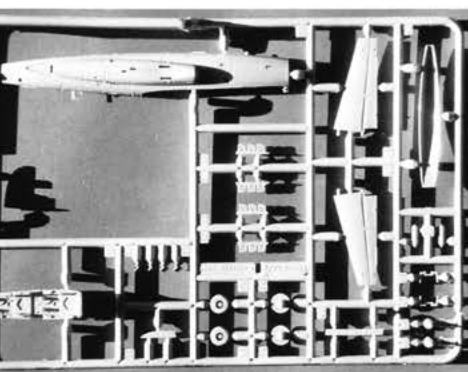
**Fouga CM-170
Magister
AMK
1/48**

Jari. B. Miettinen

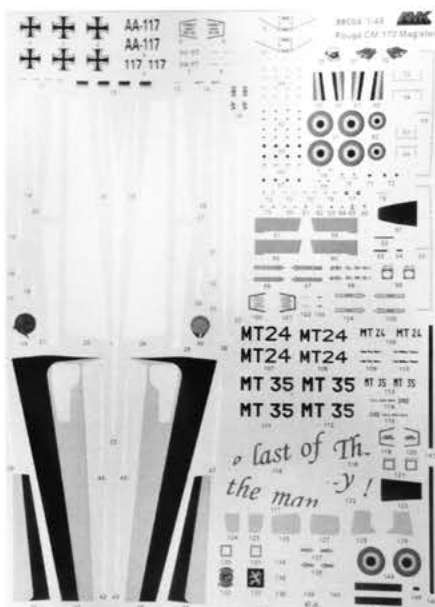
AMK:n Fouga on varsin kattava pläjäys, osia on aivan riittävästi, ehkä liikaakin. Sarjasta voi rakentaa koneen, jossa runko on läpinäkyvä, siksi siis mukana on kaikki tavara rungon sisälle. Tähän kuuluu täydelliset imukanavat ja moottorit molemmiin puoliin. Osien sopivuus on hyvin pitkän funtsimisen ja koesovittelun jälkeen hyvä, joskin ikävin kohta on rungon yläkeskisauma, jonka yhtenäisyyden rikkovat monet irralliset paikoilleen huonosti



Mallin valuranka, jonka siivissä näkyvät "hymykuopat". Kuva IK



Sarjan toinen valuranka.



sopivat huoltoluukut. Lasiosat ovat kirkkaat ja vääristämättömät ja sopivat paikoilleen loistavasti. Sarjasta voi tehdä kabiinit auki tai kiinni version, mutta lasiosat ovat joka tapauksessa samat.

Ohjaamo on hyvin detaljoitu ja sellaisenaan mukiinmenevä. Mittaritaulujen ja varsinkin mittareiden soisi olevan hieman detaljoidummat tai ainakin mittaridekaaleja jää kaipaamaan. Ohjaamon takalasisituksen alle tuleva laitekokonaisuus ei oikein vastaa suomalaisen Fougan varustusta. Tämä jäi mallissani korjaamatta ajanpuutteen vuoksi.

Nokan pellitys on on auki, joten hyvin detaljoituneen nokkatelinekuilun voi esittää yläkautakin ja toki mukana on aseet, syöttökuilut ja ammuslaatikot, joten aseellinen versiokin on mahdollinen. Aseiden tyypistä Suomi-koneeseen en ole varma mutta mittakaava on sen verran pieni, että aseet näyttäivät oikeanlaisilta. Laskutelinekuilut siivissä on detaljoitu hienosti ja laskutelineet ja pyörät hyvinkin oikein. Lentojarrut voi esittää auki tai kiinni asennossa ja ne ovat kummasakin vaihtoehdossa syövyteosia. Siivekkeet ovat sitten oma lukunsa, sillä ne eivät täsmää kapeaan (ensimmäiset Ranskasta tulleet Fougat) tai Suomessa koottuihin koneisiin, joissa oli hieman erilaiset siivekkeet. Tämä jää mallarin harkintaan, miten ongelman ylittää vai tekeekö siitä ongelmaa ensinkään. Laskusiivekkeet voi esittää ylhäällä- tai alhaalla-asennossa.

Sovitteet siis kautta linjan ovat hyvät, kun malttaa testisovittaa jatkuvasti. Eniten duunia vaativat imuaukut. Sarjan osista on osa korvattavissa valkometalliosilla, joita on mukana muutama kymmentä. Varsinaista eroa ei muoviosiin ole, mutta nokkapainot ovat hyvä juttu samoin laskutelineet. Kone saattaa jäädä istumaan niiden avulla nokalleen eikä siten ole pyrstöllään. Koneen antennivarustus suoraan sarjassa on täydellinen ja valokuvista kannattaa varmistaa omassa mallissan sitten oikeat antennit ja piiskat, vaihtoehtoja riittää. Maalausohjeet ovat kautta linjan riittävät ja netin tai lehtien kuvista voi selaila haluamansa määrän lisää yksityiskohtia rakennusohjeen perusväriin. Sarjassa on mukana kaksi kourua A-rangassa ja samat osat myös kirkkaina. Ohjeista niitä ei löydy. Kyseessä ovat moottorin



ja rungon väliin tulevat pellitykset, jotka siis kannatta paikoilleen laittaa. Osien numerot ovat A valurangan 2 ja 27.

Siirtokuvia mukana (5 konetta) tulee yhdelle saksalaiselle, kahdelle ranskalaiselle sotilaskoneelle, ranskalaiselle Patrouille de France taitolentokoneelle ja belgialaiselle Mt48 -yksikön ilmavoimien taitolentokoneelle. Suomalaiset siirtokuvat löytyvät jälkimarkkinoilta.

Sarja on kohtuullisen mitta- ja muototarkka ja ehdottomasti Kinetic/Wingman sarjojen kanssa paras vaihtoehto tähän päivään mennessä. Tätä sarjaa voi suositella vain kokeneille mallareille.

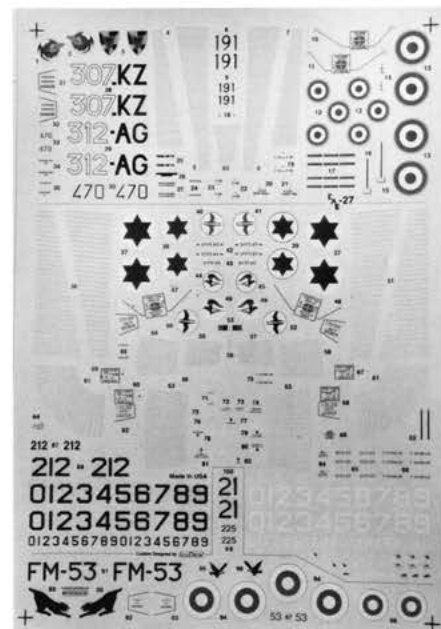
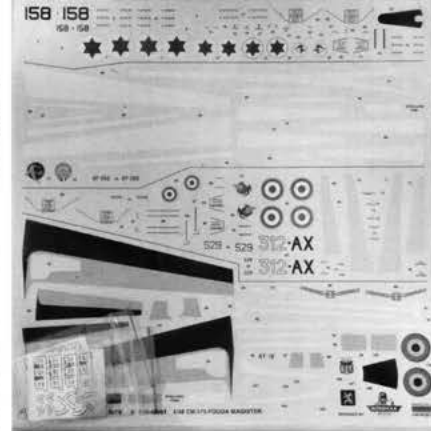
Fougla CM. 170 Magister Kinetic/Wingman 1/48

Jari. B. Miettinen

AMK:n sarjaan verrattuna tullee fiilis, että missäs osat ovat. Paketissa vain neljäsosa osista verrattuna AMK:hon ja sarjoja on boxissa kaksi => Sarja on yksinkertainen ja ohjaamoon joutuu lisäämään tavaraa, jos aikoo sen auki-asennossa esittää. Tosin kabiini on nerokas, sillä mukana on eri osat aukinaiseen ja yksiosainen paketti kiinniolemaan ohjaamoon. Ohjaamon takaosan hyllylle tulevat roipheet eivät tässäkin sarjassa vastaa sitä, mitä oli suomalaiskoneissa. Muutoin malli on samankaltainen kuin AMK, mutta kaikki on huomattavasti yksinkertaisempaa. Tämäkin malli kärsii rungon päälle tulevan luukun epäsopivuudesta, nyt onneksi on kyseessä vain yksi luukku.

Laskutelineet ovat yksinkertaiset mutta riittävän detaljoituneet. Telinekuilutkin ovat hienosti detaljoituneet, myös nokkatelinekuilu. Ainoa omituisuus on sisempien päätelineluukkujen massiiviset saranaosat, jotka kannattaa jättää asentamatta. Renkaat on toteutettu yhtenäisestä vanteesta ja renkaiden puolikkaista, joka on sinänsä onnistunut ratkaisu mutta jo maalattuihin osiin jää keskisauma siistittäväksi ja uudelleen maalattavaksi.

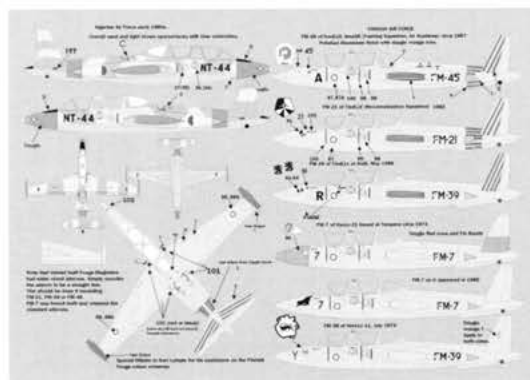
Lentojarrut on mahdollista esittää suljettuina ja avattuina. Siivekkeissä on taas valinnan vaikeus, kun ei oikein tiedä, tekeekö kapeaa vai leveää. Tämäkin jäi korjaamatta ja menin sarjan osilla. Laskusiivekkeet saa esitettyä myös ala-asennossa, samoin kuin pienellä duunilla saa siivekkeet poikkeutettua. Lasiosista sen verran, että eroja löytyy AMK:hon, sillä samat kabiinimaskit eivät sovi. Se kumpi sarjoista on enemmän oikein/väärin, jäi selvittämättä.



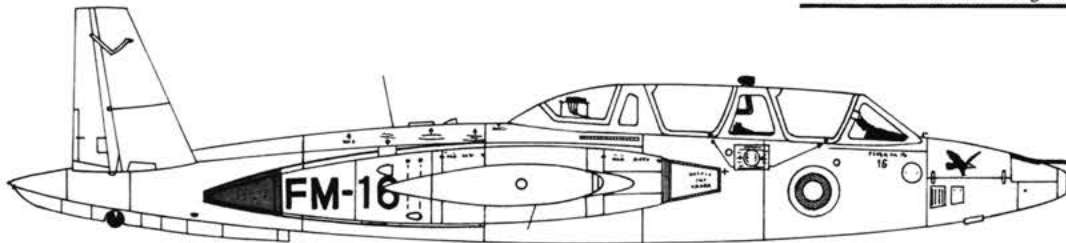
koska sen verran kabiini on oikeaa vastaava molemmissa.

Kineticin omituisuus on sitten se, että kuten AMK:sakin, että tästäkin mallista puuttuu osa osista ohjeesta. Korkeus/suuntaohjaimia ei koota ohjeen mukaan missään vaiheessa vaan ne asentuvat yks kaks ohjeessa... Antennit suomalaiseen koneeseen löytyvät, samoin oikean tyyppiset huoltoluukut ja ilmanottoaukuihin.

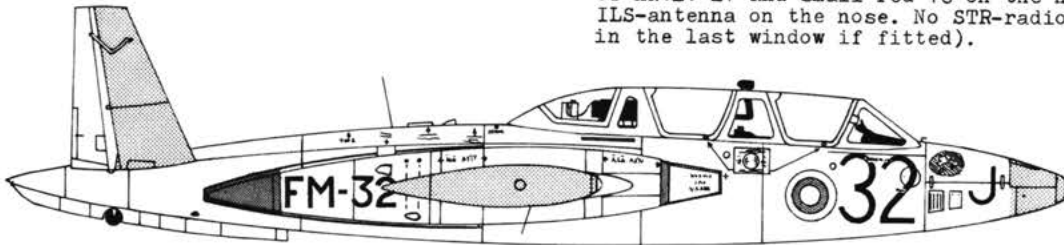
Siirtokuvia sarjassa on mukana neljälle koneelle eli israelilainen, Patrouille de France -taitolentokone, Ranskan ilmavoimien kone ja tuo Mt-48 laivueen belgialainen taitolentokone. Malli on riittävän mitoissaan sekä muodoissaan ja sopii kaiken tasoisille mallareille.



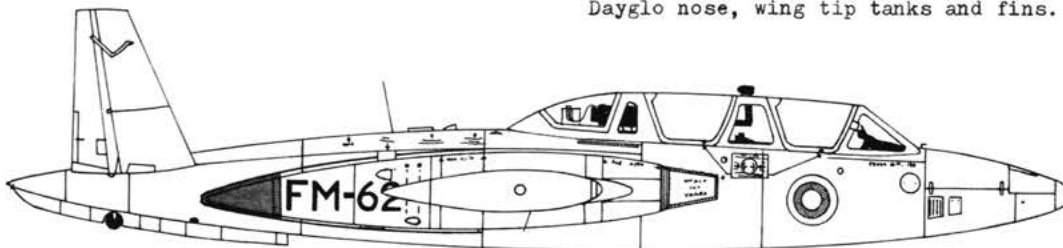
MAX DECALSilla on suomalaisia Fougla mittakaavoihin 1/48 ja 1/72.



FM-16, French a/c no. 253, SatLsto, Helsinki, summer 1977. Black border in national insignia, new style code. Emblem of HävLv 21 and small red 16 on the nose. Guns and white ILS-antenna on the nose. No STR-radio (black box visible in the last window if fitted).

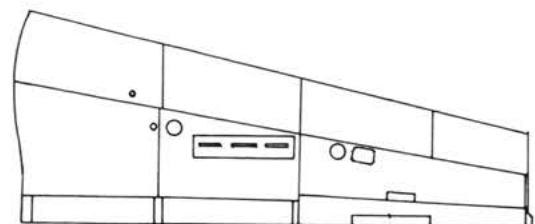


FM-32, IlmaSK, Helsinki, winter 1971. Old style code. Emblem of IlmaSK, black J and 32 on the. Dayglo nose, wing tip tanks and fins.

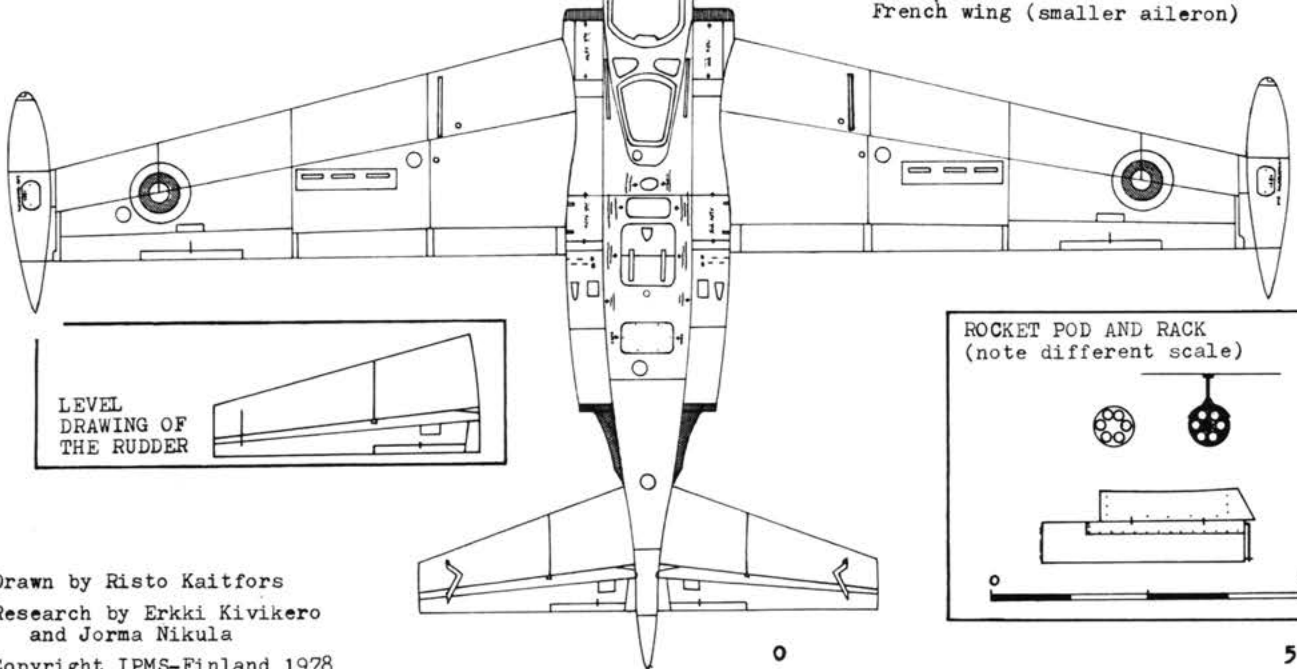


FM-62, YhtLtue, Helsinki, summer 1972. Old style code.

General notes: Black: text FOUGA CM. 170, under the first side window step pointing lines, stencilling and arrows on the fuselage, landing gear doors etc. Red: crew free setting instructions, air intake warnings, first engine panel, first aid marks, 'ALA ASTU' stencilling, lines on the wings and under the last window. Cockpit overall colour black. Wheel wells yellow. Overall colour natural metal with dark metal air outlets. National insignia on the fuselage 48 cm ø (+ 1 cm black border) and on the wings 60 cm. A/c code shall be 32 cm high and width of stroke 4,8 cm (order given Nov. 1971).

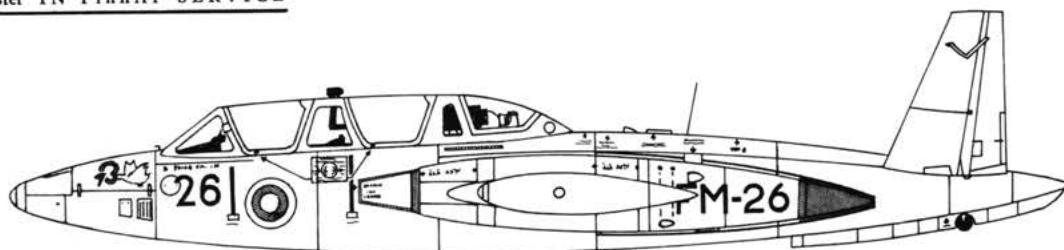


French wing (smaller aileron)

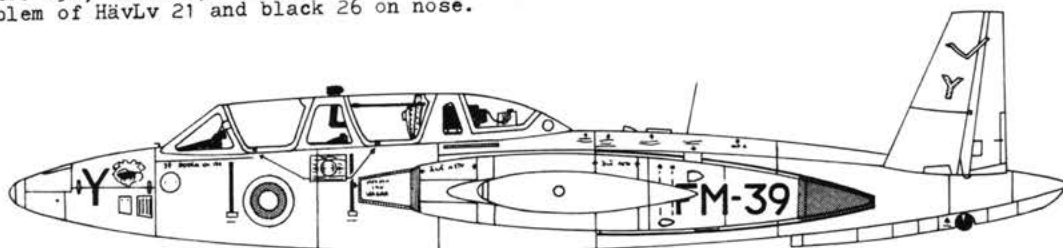


LEVEL
DRAWING OF
THE RUDDER

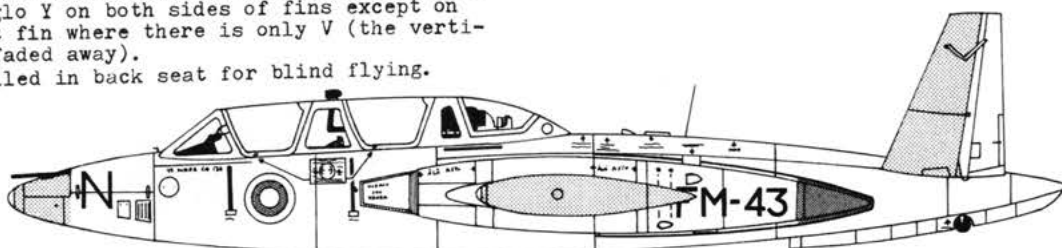
ROCKET POD AND RACK
(note different scale)



FM-26, French a/c no. 251, SatLsto, Kuopio, summer 1970
Old style code. Emblem of HävLv 21 and black 26 on nose.

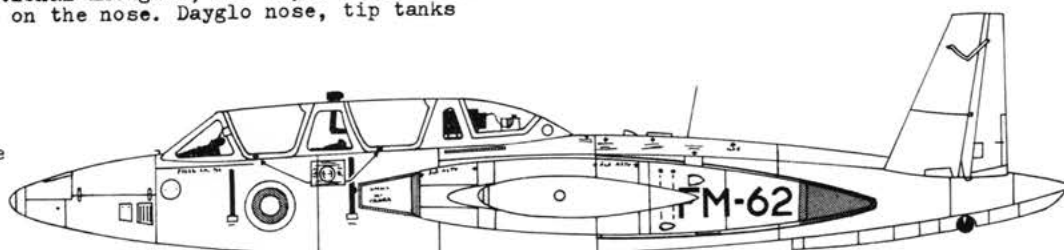


FM-39, IlmaSK, Kauhava, summer 1974
Old style code. Emblem of HävLv 21, small red 39 and black Y on the nose. Dayglo Y on both sides of fins except on the inside of right fin where there is only V (the vertical line in Y has faded away).
Note curtain installed in back seat for blind flying.

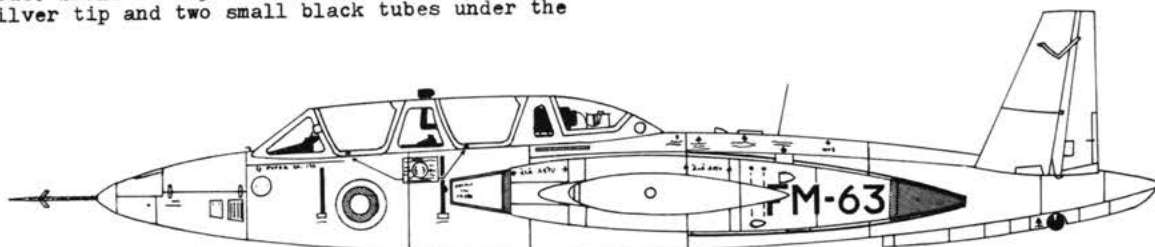


FM-43, IlmaSK, Kauhava, autumn 1966
Black border in national insignia, old style code. Black N and small red 43 on the nose. Dayglo nose, tip tanks and fins. Guns.

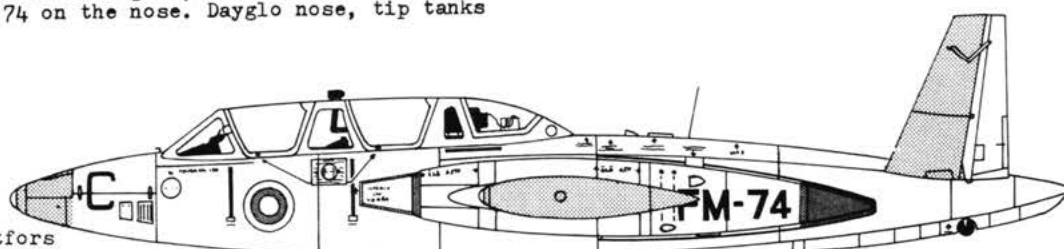
FM-62, see opposite page for starboard and upper view.



FM-63, KoeL, Kuopio, autumn 1975
Old style code. Small red 63 on the nose. Dayglo/black tube with silver tip and two small black tubes under the first lock.



FM-74, IlmaSK, Tampere, summer 1975
Black border in national insignia, new style code. Black C and small dayglo 74 on the nose. Dayglo nose, tip tanks and fins.



Drawn by Risto Kaitfors

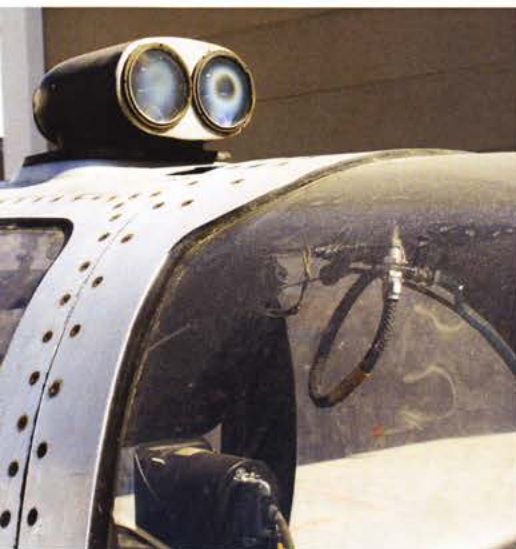
Research by Erkki Kivikero
and Jorma Nikula





Vasemmalla. Fougan ohjaamoiden takainen osa, joka ei aivan käyksiin sarjan vastaavan sisustuksen kanssa. Kuva ranskalaisvalmisteisesta FM-10-koneesta. Kuvassa näkyvät VHF NAV -antenni ja Liukupolkuantenni. Kuva IK

Oikealla. Koneen kaksiosainen ilmanotto, joka on toteutettu myös sarjassa. Sarjan mallista puuttuvat vain lyhyet suorat kainalossa oleva alueet. Sarjassa ilmanottoaukko on koko pituudeltaan pyöristynyt. Kuva IK



Fougan taimmaisien ohjaamon periskooppi. Kuva IK

Oikealla. Fouga FM-42 takaohjaamo. Kuva IK



Fougan nokka nokkapellit irrotettuna. Kuva IK

Alla. Fouga FM-42 etummainen ohjaamo. Huomaa penkin ja vöiden värit. Kuva IK



Fouga FM-10:n etuohjaamo kuvattuna vasemmalla puolelta. Kuva IK

Fouga FM-10:n takaohjaamo. Kuva IK

Fouga FM-10:n etuohjaamo kuvattuna oikealta puolelta. Pori 1982. Kuva IK





Fouga FM-42 vasemman siiven kärkisäiliö. Special Hobbyn sarja sisältää myös kärkisäiliöiden "lasituksen". Kuva IK



Suomalaista valmistusta oleva FM-42, jossa suomalais-tyyppinen siipi. Siiveke ja siivenpään saumoitus eroavat sarjan ranskalaistyyppisestä vastaavasta. Kuva IK



FM-42 koneen oikeanpuolisen moottorin poistoilma-aukko. Kuva IK

Alla keskellä. Suomalaisvalmisteisen FM-50, josta siivenpääsäiliö on poistettu. Kuva IK

Alla. Fougan nokkakonekiväärien kourut avonaisina, ilman aseiden piippuja. Kuva IK



Fougan takakuvasta käyvät hyvin ilmi koneen rungon muodot. Kuva IK

Oikealla. FM-50:n oikea siipi on irrotettu konservoitua varten Lappeenrannassa sijaitsevassa ilmailumuseossa. Kuva IK



Lähikuva ohjaamoiden kuomujen pakkolaukaisuvivusta. Kuva IK

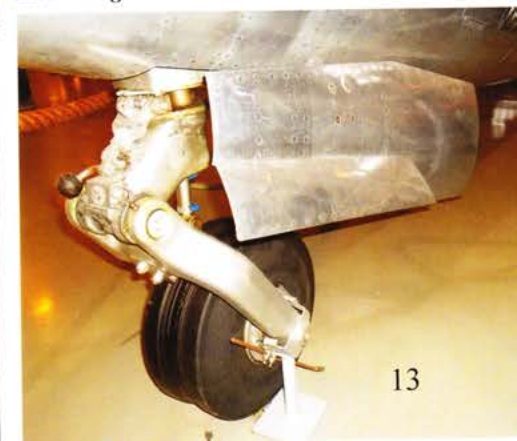
Oikealla. Suomessa käytetty Fouga koneiden 7.5 mm:n M.A.C 52 -kk.

Alla. Fougan oikean puolen eturungon detaljeja ja ohjaamokuomujen "pakkolaukaisu" avausmerkinät- ja kahvat. Kuva IK



Fougan pyrstössä oleva "takateline". Kuva IK

Alla. Fougan etuteline luukkuineen. Kuva IK



Avia S-199 "Messer"/ Sakin Kovozávody Prostějov 1/72 Tuotenro KPM 0006

Fi 1343 Tero Tyni

Kovozávody Prostějov on tuttu tsekkiläinen mallinvalmistaja jo kaukaa menneisyydestä. Se julkaisi rautaesiripun takana malleja, jotka kantautuivat länteen saakka. KP julkaisi aikaansa verrattuna hyvät mallit mm. MiG-21MF:stä ja MiG-15UTlsta.

Israelin ensimmäisen hävittäjän S-199:n pienoismallin KP julkaisi myös jo varsin kauan aikaa sitten. Onko tämä S-199-paketti sitten uudelleenlämmitys vanhasta muotista? Ei suinkaan vaan aivan uusi muotti kyseisestä hävittäjästä.

KP:n uusi tuleminen on sen uuden omistajan, AZ Modelsin, peruja. AZ on julkaissut viime vuosina uudet mallit Messerschmittin Bf 109G-perheestä ja S-199:stä on paljon yhteistä näiden mallien kanssa.

S-199:n pakkaus on ostamaan houkutteleva, värikäs boksi. Päästä avattava laatikko on tietysti riesa, mutta pitänee ostohinnan alhaalla. Rakennusohje on nelivärinen. Rakentaminen ohjeistetaan ruutu kerrallaan. Tosin puolet ruuduista on tosi pieniä. Lukulaseja käyttävänä on jo hankaluuksia moisien ohjeiden kanssa. Rakentaminen alkaa ohjaamosta, kun kas muuten. Poikkesin ohjeesta siten, että rakennin ohjaamon ensin ilman maalaamista ja kiinnitin toiseen rungonpuolikkaaseen kiinni. Kuivasovitus kertoi, että sopivuus on hyvä. Ei mitään AZ:n alkuaikojen hiontalkoita enää. Värikoodit on annettu vain mallin ulkopintojen väreille Humbrolina ja Agaman väreinä. Sisäosissa annetaan likimääräiset nimet, esim. "Blue-grey".

Maalasin ohjaamon Humbrolin uudella RLM 02 -sävyllä nro 240. Tajusin vasta myöhemmin, että RLM 66 olisi ollut oikeampi sävy, lähellä on Humbrol 67. Annanpa olla.

Vaihtoehtoisina osina mallissa on yläpuolen moottoripelti konekivääriaukkoineen ja kaksi erityyppistä lisäpolttoainesäiliötä. Siipien tyven laskulaipat (alemmat) voi laittaa eri asentoihin. Niskapanssaria on kahta lajia.

Siirtokuvia on kolmelle koneelle: kaksi on kokovihreässä RAL 6013 -kaaviossa ja yksi ruskea/vihreä/vaaleansininen -kaaviossa. Valitsin toisen vihreistä vaihtoehdoista, käytin maalina Humbrolin sävyä 31.

Israelilaisessa "Messerissä" yleisesti käytettyä neljän 50 kg pommin mahanalustelinettä ei sarjassa ole. Omaan malliini liimasin osan vanhasta Airfixin Emilin sarjasta.

Siirtokuvat olivat painatukseltaan hyvälaatuiset, mutta varsin ohuet. Sain jonkun tuhottuakin. Ehkäpä pieni kerros lakkaa auttaisi tähän ongelmaan?

Takarungon ympäri kulkeva raita annetaan siirtokuvana. Siinä ei vaan ole yhtään kaarevuutta, joten se ei mene kovin nätisti ympäri. Jotenkin puljaamalla ja siirtokuvallitkuja käyttämällä sain sen kohtuullisesti asettumaan.



Lopputulena, todella ihanteellinen malli aloittelijalle: halpa, menee hyvin nippuun, hyviä vaihtoehtoja ja esikuvalla on mielenkiintoinen historia.

Boeing B-17G Flying Fortress Airfix 1/72 A08017

FI 577 Aimo Lappalainen

B-17 Flying Fortress on sen verran tuttu kone kaikille, että jätän historiaosan tällä kertaa kirjoittamatta.

Airfix jatkaa vanhojen suosikkimalliensa uudistamista ja nyt on vuorossa todella ikoinen malli, kukapa ei muistaisi Roy Crossin kansikuvaa liekehtivästä A Bit O Lace -koneesta, malli oli vuodelta -62 ja kansikuva vuodelta -64. Malli oli aikansa lapsi ja ikä alkoi näkyä viimeisissä painoksissa. Jossain vaiheessa Airfix myi jopa Academyn mallia omanaan. Muita G-mallin Lentäviä linnoituksia on Hasegawan varsin iäkäs kohoviivoitettu malli, jonka sisustus on erittäin puutteellinen, Academyn malli on uppoviivoitettu, mutta myös yksinkertainen, jopa siipien ilmanotot pitää avata itse. Lisäksi näissä on ongelmia siiven V-kulman kanssa. Myös Matchboxilla oli G-malli, perusmuodoiltaan ok, mutta sisustan osalta todella karu. Muistaakseni tässä oli jopa kohoviivoitus. Muutama vuosi sitten ilmestyi Revellin malli, jota odotin kovasti. Kun sitten näin sen niin pettymys oli valtava, mallin uppoviivoitus oli nk. Matchboxin ojankaivautyylä ja lisäksi siiven profiili aivan liian paksu. Pluspuolelle jäi hyvä sisustan detailointi, mutta ei innostanut niin paljoa, että olisin ostanut.

Nyt Airfix on onnistunut viemään B-17-mallin täysin uudelle tasolle, malli esittää viimeisintä versiota G-mallista Cheyenne-taka-ampumoin ja eri kohdissa kylkeä olevilla sivuampumoin, mikä rajoittaa jossain määrin siirtokuva- ja maalausvaihtoehtoja. Eri kohdassa olevat sivuampumot tulivat seuraavasti: Boeing -50 Serial number (4)2-10379 ja eteenpäin,

Lockheed-Vega -50 Serial Number (4)4-8101 ja eteenpäin, Douglas -25 Serial Number (4)2-37989 ja eteenpäin. Cheyenne-tornin kohdalla vastaavat numerot ovat: Boeing -80 BO (4)3-38473, Lockheed-Vega -55 VE (4)4-8287 and Douglas -45DL (4)4-6251. Siitä sitten tutkimaan eri vaihtoehtoja.

Sarja on valettu valmistajalle tyypilliseen harmaaseen, pehmeähköön muoviin ja siinä on kaikkiaan 245 osaa, valujälki on hyvää, uppoviivoitus hiltittävää ja läpinäkyvät osat kirkkaat.

Kokoaminen aloitetaan luonnollisesti ohjaamosta, joka on suoraan laatikosta varsin täydellinen, ikävin puute on mittaritaulu, joka on vain sileään pintaan kiinnitettävä siirtokuva, olisi tuo taulu voinut olla kolmiulotteinenkin. Ohjaamon jälkeen siirrytään pommikuiluun, johon tulee neljä pommia. Ensimmäisen kerran näen kunnolla toteutetun pommikuilun katon, joka puuttuu kaikista aiemmista sarjoista lukuun ottamatta HK-Modelsin 1/32 sarjaa, jossa tämä yksityiskohta on toteutettu huonommin. Oikean koneen runko on rakennettu suurin piirtein pyöreänä putkena, jonka päälle on sitten istutettu ohjaamon katto ja siitä yläampumoon saakka. Tuo suurin piirtein siitä syystä, että ohjaamon etupuolella runkoa on aavistuksen verran litistetty, todennäköisesti näkyvyyden vuoksi, tämänkin Airfix on toteuttanut oikein. Pommikuili rakennetaan kahden valmistajan lähes tavaramerkiksi muodostuneen siipisalon väliin.

Pommikuilun taakse tulee yläampujan/ radistin tila, joka on myös sisustettu varsin täydellisesti. Koko takarungon alueelle on muuten valettu myös runkokaaret ja pituussuuntaiset jäykisteet. Sivuuampumoihin tulevat myös ammuslaatikot, mutta ammusvyöt on jätetty pois.

Sitten siirrytäänkin takaisin nokkaan ja etu-ampumopommittajan tilaan jossa jälleen ainoana puutteena istuin- ja ammusvyöt.

Ala-ampumoon onkin mielenkiintoinen palapeli, pelkästään pallo muodostuu kolmesta osasta ja lisäksi sisälle tulevat aseet ja hieman muutakin sälää. Ulkopuolelle rakennetaan sitten tornin tukikehikko, joka oikeaoppisesti kiinnitetään takarungon kattoon. Sen jälkeen runko suljetaan ja siirrytään siipiin.

Siipien ilmanottotunnelit on tehty erillisinä osina joten syvysvaikutelma on hyvä. Laskutelinekuiluhihin tulee tavaraa tarpeeksi, mm. pakoputken suojaipelti ja öljysäiliö sekä oikeaoppiset kuilun etu- ja takaseinät. Siivet kootaan loppuun ja kiinnitetään runkoon, aiemmin mainittujen salkojen lisäksi liitosta helpottaa siipiin valetut lyhyet tapit, joille tietenkin on vastineet rungon puolella. Liitoksen sopivuus on todella hyvä ja kiitos salkojen myös tukeva. Siipien jättöreunat ovat hieman paksuhkot ja ohentaminen parantaa ilmettä kummasti. Siipien yläpinnoille tulee molemmin puolin jotkin ritalat (E09 ja E17) joiden kuuluisi olla samalla tasolla siiven pinnan kanssa, tämä ei kyllä onnistu muuten kuin muokkaamalla osia radikaalisti. Myös takavakaajat kiinnitetään runkoon tässä vaiheessa.

Siipiin asennetaan ahtimet, jotka on tehty kukin kahdesta osasta, näitä voi halutessaan hieman parannella, luultavasti Eduardilta tai joltain muulta valmistajalta tulee jossain vaiheessa hieman detaljoidummat tarvikkeosat, mutta



kyllä näilläkin tulee toimeen. Ensivaikutelma moottoreista oli pliisu, levymäinen, kunnes huomasi, että niissä on toteutettu sylintereiden väliset ilmanohjauslevyt. Moottorin takapuolelle tulee sekä imu- että pakosarjat, vaikkei niitä valmiista mallista juuri huomaakaan. Moottoripellit tulevat kukin kahdesta osasta, kidukset ovat erillisinä ja vieläpä joko auki tai kiinniasennossa.

Laskutelineet voi rakentaa auki tai kiinniasentoon, telinevarret ovat erillisinä molempiin vaihtoehtoihin. Päätelineen pyörissä vanteet ovat erillisinä, helpottaa maalausta. Rengas on hieman litistetty, mutta varsin realistisen oloinen raskaaseen koneeseen.

Alatonia lukuun ottamatta kaikki ampumot ja aseet lisätään aivan lopuksi, kuten myös antenit ja ohjaamon lasitus. Taka-ampumo on valettu läpinäkyvään muoviin, ratkaisulla lienee pyritty eroon huonosti istuvista pienistä ikkunoista. Sama koskee myös nokan sivuampumoihin, sillä nokkaan tulee varsin isot läpinäkyvät kappaleet. Yleisesti ottaen osien sopivuus on erittäin hyvä vaatien kylläkin huolellisuutta, joten ei tämä ihan aloittelijan malli ole.

Siirtokuvavaihtoehdot ovat molemmat maalaa-mattomille Boeingin valmistamille yksilöille mikä saattaa hieman pelottaa joitakin, koska alumiinipinta ei ole kaikkein helpompia tehtäviä.

Yhteenvetona sanoisin, että erittäin hyvä sarja, josta jää jonkin verran ylimääräistä osaa, kuten esim. H2S ja Monica tutkien kuvat, joten uskoisin Airfixin tekävän myös muita paketoitavia tästä mallista. Lisäksi rungon puolikkaat ovat erillisenä valurankana, joten toiveita voi olla myös muista alatyypeistä.

Aivan täyttä kymppiä en voi antaa, mutta 9- on sekin varsin hyvä arvosana, kuitenkin paras B-17-malli mittakaavasta ja alatyypistä riippumatta

tähtystäjä nostetaan ylemmäs. Tiedustelukone-lähestymistavan huipentumana voitaneen pitää I-400-sarjan sukellusvenettä, joilla oli oma sisäänrakennettu hangaari kolmelle Aichi Seiran-kellukekoneelle. Myös saksalaisilla oli omia lentokonekonstruktioita sukellusvenekäyttöön jo ensimmäisessä maailmansodassa.

Suunnittelijapari Focke ja Achgelis lähestymistapa asiaan oli gyro-liidin, eli autogiro, jossa eteenpäin vievästä voimasta vastasi pintakulussa oleva U-vene ja nostovoimasta vapaasti pyörivä roottori. Rakenne oli yksinkertainen; koko laite oli purettavissa olevaa putkirakennetta roottoria myöten ja kaikkien osien tuli mahtua U-veneen kannella olevaan putkeen sekä kokoonpanon että purkamisen oli sujuttava nopeasti.

Gyro-liitimellä saavutettiin jonkinlaista menestystä laivasaattueiden havaitsemisessa, mutta tässä sodan vaiheessa sukellusvenet olivat enenevässä määrin muuttumassa saalistajista saalistettaviksi. Perusongelmaksi muodostui, että veneen hätäsuikeltaessa hinauskoysi katkaistiin ja rohkea tähtystäjä sai jäädä mereen oman onnensa nojaan. Tämä tiesi myös liittimen menetystä. Suurta merkitystä sodankäyntiin ei gyro-liitimellä ollut, vaan se jäi enemmän kuriositeetin asemaan.

Ideaa kehiteltiin myös liittoutuneiden leirissä hieman isommissa mittakaavassa. Rotabuggy-liitimellä oli tarkoitus ilmakuljettaa jeepi maahanlaskualueelle ja laskun jälkeen irrottaa liidinrakennelma (roottori ja takarunko) ja lähteä varsinaiseen sotatyöhön.

Flyn sarja

Em. valmistaja on tehnyt rakennussarjan tästä lentolaitteesta mittakaavaan 1:48. Osajako tähän "isoveljeen" on lähes identtinen ja yhtä hankala. Mallissa on paljon ulkoisia ohjausvaijereita, tukirakenteita ja johdotuksia (mittaristossa), joten se on rakenteeltaan valmiina ja myös rakennusprosessin aikana hankala käsitellä ja monimateriaalisuus lisää rikkoutumisherkkyttä. Rakennusvaiheessa on ohjeen huolellinen seuraaminen todella tärkeää!

Mallin muoviosat on valettu siististi vaaleanruskeaan muoviin. Valurankoja on vain yksi. Kangasverhoiltujen osien toteutus on hieno ja realistinen. Ruiskukanavat ovat sopivan pienet, mutta osien irrotukseen kannattaa varata aikaa. Hartsiosia on muutama, ne on siististi valettu, mutta muhkeasta valukannaksesta johtuen kannattaa irrotuksessa olla kärsivällinen, jottei osia onnistu rikkomaan tai kadottamaan. Hieman ihmettelen hartsiosien mukaan laittoa, muutama osa olisi ollut toteutettavissa ihan hyvin normaalin muovivalunakin.

Etsiosat ovat hyvälaatuiset, ohueen messinkiin syövytetty. Niitä on kohtalaisesti ja ne ovat aika pieniä, joten niidenkin kanssa on huolellisuus tarpeen. Toivottavasti ovat laittaneet muutaman ylimääräisen nostokahvan mukaan! Rakennusvaiheessa kannattanee valita "hidas" pikaliima, että jää sovitamisaikaa.

Rakennusvaiheessa vaaditaan tekemään myös muutama tanko itse erinäisiin paikkoihin. Ei liene vaikea operaatio, muutoin kun määräpaksuuden osalta?

Roottorin rakennusvaiheessa kannattaa harkita roottorinlapa/-napa liittoksen vahvistamista esim. pikaliimalla ja varmistamalla riittävän

pitkä kuivumisaika. Olisi ollut hyvä, jos Fly olisi liittänyt mukaan piirroksen, josta olisi selvinnyt selvemmin lapojen v-kulma (mitat millinä)

Maalaus

Koneen viimeistely on helppoa, koko komeus on yksityiskohtia lukuun ottamatta maalattu RLM 76 -sävyllä. Tosin vaaleasta pintaväristä seurannee, että pohjamaali on tarpeen. Luultavasti malliin joutuu rakennusvaiheessa raputtelemaan muovina näkyville, jotta saa jonkinlaista kontaktipintaa liimalle.

Siirtokuvat

Ovat yksinkertaiset, mutta niin ne olivat esikuvassakin. Hakaristejä ei ole, kansallisuuden toteamiseen piti riittää 6 palkkiristää. Nekin on sijoitettu tavallisuudesta poikkeavasti korkeusvakaajien ylä- ja alapinnoille ja sivuvakaajaan. Muut aihiot ovat mittaritaulu ja neljä kpl "Nicht anfassen" -tekstiä

Yhteenveto

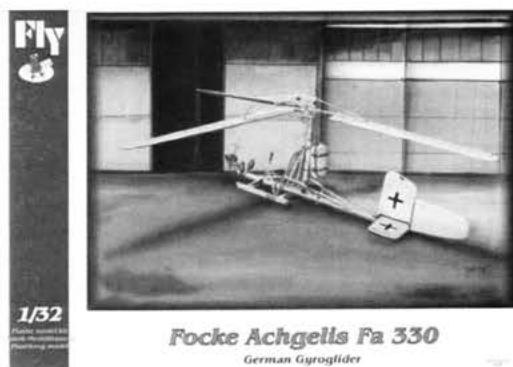
Mielenkiintoinen mutta vaativa sarja oudoista lentolaitteista pitävälle. Monimateriaalisuus asettaa omat vaatimuksensa rakennukseen. Voisi olla hyvä käyttää jopa kahta eri pikaliimaa tekoprosessissa? Sarjan hinnasta en osaa sanoa mitään, hankin omani "Suuri Snadi"-tapahtumasta vaihtokaupalla.

Messerschmitt Bf 109 G-6 "early version" Eduard 1/48 Profipack edition

Fi 738 Tapio Inkinen

Kun Eduard keväällä -14 julkaisi sarjan Messerschmittin, olivat odotukset kovet, koska vähän aiemmin julkaistu Spitfire IX:n malli oli aivan erinomainen. Laatikossa malli näytti erinomaiselta mutta kun osat asetti piirustusten päälle ei voinut kuin ihmetellä. Aika pian Eduard joutuikin myöntämään, että mallissa oli pahoja virheitä ja että se tulitaisiin korjaamaan. Keväällä -16 saimme sitten korjatun painoksen, jota tässä nyt sitten läpikäydään.

Sarjassa on 186 harmaaseen ja 14 läpinäkyvään muoviin valettua osaa. Näiden lisäksi sarjassa ovat maskit kuomuun sekä värillinen fotoetsiarkki. Sarjassa on osat kaikkiin G-5-, G-6- ja G-14-tyyppisiin, jotka oli varustettu DB 605A-moottorilla, joten tässä tapauksessa osista jää käyttämättä n. 70 kappaletta. Detaljointi on jo valmistajan tuttua ohutta uppoviivaa ja niitin kannatkin on kuvattu. Näinhän oli jo Eduardin ensimmäisessä yrityksessä ja ongelmat olivat mittoissa. Siispä piirustukset esiin ja aletaan vertailla osien sopivuutta niihin. Aloitetaan rungosta, sen pituus on oikea, mutta ohjaamo on edelleen jäänyt hiukan liian pitkäksi ja pakoputket ovat aavistuksen liian alhaalla. Mielestäni ei kummankaan virheen korjaus ole kannattavaa. Konekiväärien lieskakouruja on sekä suoraan peltiin stanssattut sekä ilmeisesti erillisinä osina tehdyt lieskakourut, joissa



Focke-Achgelis FA 330 Fly 1:32 (32007) Monimateriaalisarja (polystyreeni, resiini, etsi)

Fi 627 A-J Strandberg

Historiaa

Taistelussa Atlantista näyttelivät U-venet ratkaisevaa osaa. Tähtystyskäsi kiihareilla ei veneestä ollut pitkä. Jotta sitä pystyttäisiin parantamaan horisontin taakse ulottuvaksi, oli tarjolla kaksi vaihtoehtoa: Sukellusvenecellä on käytössään oma tiedustelulentokone tai veneen



1/48 scale

kourujen ulkopuolella on selvät saumat. Sivuperäsin on pantu poikki korkeusvakaajien yläpuolelta. Sen yläpuolisia osia on 3 kappaletta: alkupään kulmalla varustettu sekä kaksi suoraa sivuvakaajaa, toisessa on poikittainen sauma ja toisessa ei. Jälkimmäinen kuvaa puusta tehtyä versiota. Peräsimiä on myös kolme kappaletta: yksi taittuvalla kulmalla kaksi ns. korkeaa peräsintä, toisessa ulkoiset trimmilaitat ohjaamosta säädettävän Flettner-kevennyslaipan ylä- ja alapuolella. Viimeksi mainitussa tämä Flettner-laippa on liian leveä, toisessa peräsimessä se on oikean kokoinen ja muotoinen. Sivuperäsiimiin on kuvattu alumiiniset listat jotka on kiitattu sisäpuolella oleviin tukikappaleisiin, tällaisia ei mielestäni esiintynyt, joten ne on hiottava pois. Ohjaamoon tulee fotoetsinä mittaritaulu, vyöt, polkimet sekä pieniä mittareita ja tekstiplakatteja sekä trimmipyörät. Läpinäkyvänä osana sinne tulee polttoaineputki. Eduard on tehnyt myös ohjaamon Mersulle resiniä, jossa yksityiskohtia on vielä enemmän kuin sarjassa, mutta kyllä mallin voi rakentaa kabiini auki sarjankin osilla. Öljy jäähdyttimen säleiköt ovat fotoetsiosina. Potkureita sarjassa on peräti 3 kpl. Tuulilaseja on kolme erilaista: yhdessä molemmat ilmanottoaukku, yhdessä skuuppi vain oikealla puolella ja yksi kokonaan ilman. Ns. Erla-kuomuja on kaksi kappaletta, toisessa yläosaa poikittainen tuki. Ns. kasakaappikuomuja on kaksi kappaletta ja molemmat samanlaisia.

Taso sekä korkeusvakaaja/peräsimet istuvat piirustuksiin hyvin. Valitettavasti korkeusvakaajiin on valettu samanlaiset listat niitteineen kuin sivuperäsiimiinkin. Näyttäisi siltä, että sivu- ja korkeusperäsimet ovat suoraan valmistajan ensimmäisestä Mersu-mallista. Laskusiivekkeet ovat erillisinä osina, joten ne voi helposti laittaa myös alas asentoon. Jäähdyttimien säleiköt on toteutettu fotoetsiosina. Laskutelineet ovat aavistuksen liian pitkiä alaosaan (Siinä mitassa, kun niihin ei kohdistu painoa). Renkaita on peräti neljä paria, joista kaksi paria on aivan aavistuksen pienempiä kuin toiset. Vanteitakin on kaksi erilaista, valitettavasti vain toinen on aikaisempiin malleihin sopiva "tähtikuviainen", jota ei enää G-6-typissä esiintynyt. Toinen kuvaa ulkoreunastaan säteittäin uurretua mallia. Sarjassa on sekä normaali lyhyt sekä korkea kannusteline. Myös takapyöriä on kaksi, ne eroavat hieman toisistaan pyörän halkaisijan osalta.

Aseistuksena tulee 4 kappaletta viidenkymmen kilon pommia ja näiden teline ETC 50, yksi 250kg:n pommi sekä sen ETC 500-ripustin sekä siipitykit. Siipitykkien suojukset ovat virheelliset hylsynpoistoaukkojen kohdalta. Osien sopivuus koottaessa on hyvä eikä kiittä tarvita. Sarjassa on molemmat Mersussa käytetyt lisäpolttoainesäiliöttyypit.

Siirtokuvat ovat viidelle eri koneelle. Ensimmäisenä sarjan laatikon kannessakin esiintyvä majuri Herman Grafin vihreä ykkönen hänen toimiessaan JGr 50:n komentajana. Toisena on lt. Erich Hartmannin keltainen ykkönen 9./JG 52, kolmantena alikersanti Georg Amonin valkoinen yhdeksän 7./JG 53, neljäntenä lt. Hammerin keltainen ykkönen 6./JG 53 ja viimeisenä alikersantti Darboisin keltainen viitonen 1./JG 4. Spinnerin spiraaleja on kolme erilaista ja peräsimen hakaritit ovat mukana. Lisäksi on erillinen arkkki pikkutekstejä varten ja Kuivalainen on lisännyt sarjaan Suomen ilmavoimien siirtokuvat sisältävän arkin. Messerschmitt Bf 109 G-6 "Late version" Tässäkin mallissa on siirtokuvat viidelle eri yksilölle. Ensimmäinen on kpt. Eberlen valkoinen kaksikymmentä III/JG 1, toisena evl. Herman Grafin kokoharmaa <- - Stab/JG 1, kolmantena kpt. Dörrin << III/JG 5, neljäntenä ylil. Gablerin punainen kahdeksan 8./JG 300 ja viimeisenä lt Hafnerin musta 1 8./JG 51

Messerschmitt Bf 109 G-5

Ainoa ero tässä sarjassa on erilainen fotoetsiarki, joka sisältää nyt kaksi venttiiliä ohjaamon paineistukseen sekä yöhävittäjätoiminnassa käytetyt isommat suojalevyt pakoputkien päälle, jotka on toteutettu fotoetsinä. Sarjan ohjaamon panssarilevyä kuvaava osa on jostain minulle käsittämättömästä syystä valettu ylhäältäpäin katsottaessa eteenpäin suippenevaksi mutta kuomun takaosa on suorakulmainen, joten levy jää osittain kuomun takaosan ulkopuolelle. Levyä on hiottava sivuista, jotta sen saa kuomun "sisään", valitettavasti tällöin panssarin ikkunat tulevat liian lähelle kabiinin raameja. Siirtokuvat ovat jälleen viidelle koneelle, keltainen yksitoista 9./JG 54, maj. Dahlin << III/JG 3, valkoinen kaksitoista 7./JG 11, valkoinen ykkönen 1./JG 300 sekä viimeisenä valkoinen kakkonen, jonka perässä musta kahdeksantoista 1./JG 300.

Osien sopivuus on hyvä eikä täyteaineita tarvita. Kokoamisohjeet ovat myös hyvät. Pienellä panostuksella olisi Eduard saanut tästä erinomaisen mallin. Hinta-laatusuhde on mielestäni parempi kuin Hasegawan mallilla, joka tällä hetkellä on ainoa varteen otettava vaihtoehto tällä hetkellä. Jäämme mielenkiinnolla odottamaan Zvezdan tulevaa G-6-mallia.

Eduard on tehnyt lisäsarjoja malliinsa: ohjaamot sekä G-5- että G-6-tyypeille, moottorin runko-aseistuksineen, radiolaitteet sekä siipitykit sekä rakettiputket, pyörät ja potkurin spinnerineen. Käyn alla läpi ne lisäosat, joista minulla on kokemusta.

G-6-typin ohjaamo näyttäisi olevan sama kuin jo alkuperäiseen malliin julkaistu. Sivuseinissä on enempi yksityiskohtia kuin sarjan omassa ohjaamossa. Jos on tarkoitus laittaa mallin kabiini kiinni, niin tämä lisäosa on turha. Avatussa ohjaamossa se jossain määrin puolustaa paikkaansa. Näppärä ja ahkera mallari lisää itse yksityiskohtia sarjan jo sinänsä hyvään ohjaamoon. G-5-ohjaamon on muuten samanlainen, mutta ohjaajan istuimen oikealle puolelle on lisätty paineventtiili.

Moottorin malli on sen sijaan kokenut vähän enemmän muutoksia. Osa osista on vaihtunut

vähän eri kokoisiksi ja mukaan on tullut myös kompressorin patin sisältävät moottoripellit. Sarjan avulla saa hienon pellit auki oleva mallin.

Siipitykit sisältävät koteloiden lisäksi itse asetat ja sarjassa tulee erillisinä osina kotelon aukeava osa. Valitettavasti koteloiden hylsy/vyöaukot ovat väärän muotoisia. Jos kotelosta halua tehdä aukinaisen on aukeava osa kaiverrettava pois. Pyörät-sarjassa tulee myöhäistä mallia oleva vanne ja rengas, joka sarjasta puuttuu.

Bf 109F-4

ProfiPACK



1/48 scale

Bf 109 F-4 Eduard 1/48 Profipack edition

Fi 738 Tapio Inkinen

Ei mennyt kauan G-5- ja G-6-mallien julkaisusta- kun Eduard julkaisi uuden mallin Mersusta, tällä kertaa alatyypistä F-4. Malli on valettu harmaaseen muoviin ja detaljointi on jo tuttua ohutta uppoviivaa ja niitinkantoja. Sarjan kaksi valurankaa ovat samoja kuin G-6-malleissa. Läpinäkyvät osat (5. kpl), tasot, kaksi fotoetsiarkkia ja maskit ovat kokonaan uutta. Yhteen rankaan on G-6-rungon tilalle vaihdettu F-mallin runko. Osia on yhteensä 184 mutta peräti 78 on tarpeetonta G-6-sarjasta periytyvää osaa.

Rungossa on sivuvakaaja nyt kokonaisena, ohjaamo on oikean mittainen mutta pakoputket aavistuksen liian alhaalla. Muuten runko istuu piirustuksiin kiitettävästi. Mallin esikuvasta riippuen tulee kahdesta öljyjäähdyttäjistä ja moottorin imuilma-aukosta valita oikeat. Rungon oikealla puolella käynnistinkamman aukon takana on generaattorin jäähdytysilman ottoaukko, tätähän ei kaikissa koneissa ollut. Sarjassa ovat fotoetsiosina takarungon ulkoiset vahvikkeet jotka esitetään vaihtoehtoisina osina. Eiväthän ne yleisiä F-4-sarjassa olleetkaan. Koneen pohjassa oikealle puolella tasojen takana oleva luukku on kuvattu uppoviivoin eikä metallilevyllä kuten valmistajan G-6-sarjoissa, mielestäni tämä on parempi vaihtoehto. Ohjaamo on suoraan valmistajan aiemmista sarjoista. Osassa F-sarjan koneita (Ilmeisesti alkupään koneet) oli erimallinen ohjaajan istuin, jota sarjassa ei siis ole mukana (Zvezdan sarjassa sellainen tulee). Tuulilasi on ilman panssarilasia mutta tämä on erillisenä osana. Sarjan sivuperäsin on suoraan valmistajan G-6-sarjasta, joten siinä on virheenä kankaan päälle tulevat listat niitteineen.

Myös tasot ovat uudet varustettuna pyöreällä rengaskuululla, joten sarjasta saa vain F-4 version. Niiden muodoissa tai mitoissa ei ole huomauttamista. Sivuvakaajat/peräsimet ovat suoraan G-6-sarjasta ja peräsimissä on sama

virhe kuin sivuperäsimessä

Fotoetsiarkkeja on kaksi: toisessa ovat maa-
latut osat ohjaamoon, mm. istuinvyöt ja
mittaritaulu. Toisessa ovat mm. jäädyttä-
jien ritilät, pakoputkien yläpuoliset levyt, ilmanot-
tosuodattimen verkko ja pommin siivekkeet.
Siirtokuvia on peräti kuudelle koneelle, ensim-
mäisenä kapt. Assi Hahnin valkoinen << III/
JG2, toisena yliv. Hans Döbrichin keltainen
kymppi 6./JG5, kolmantena yliv. Kathin vihreä
- - Stab/JG54, neljäntenä luutn. Marseillen
keltainen neljatoista 3./JG27, viidentenä yliv.
Lisendahlin sininen ykkönen 10. (Jabo)/JG2 ja
viimeisenä yliv. Bauerin keltainen seiska 9./JG3.
Lisäksi pikkutekstit ym. ovat erillisellä arkilla.
Kiitosta annettava siitä, että kaikki esikuvat
eivät ole Hahn/Marseille-kamaa, joista on jo
malleja useammillakin valmistajilla erillisistä
siirtokuvista puhumattakaan

En ole sarjaa kasannut mutta todennäköisesti
se on yhtä helppo kuin G-6-malli ja näin ollen
mukavammin kasattava kuin Zvezdan sinänsä
hyvä malli. Jos haluat tehdä F-2-alatyyppiä, on
valintana Zvezdan malli.

Heinkel He70F-2

Revell 1:72 Injektiovalu

Fi627 Antti-Jussi Strandberg

Historiaa

Heinkelin He70 -liikennekoneetta on pidettävä
yhtenä 30-luvun virtaviivaisimmasta lento-
laitteista. Siinä oli monia uusia innovaatioita,
kuten sisäänvedettävä laskuteline, säätöpotkuri
ja aerodynaaminen muotoilu. Sen täyden
potentiaalin käyttöä ehkäisi silloiset huonot
moottorit; Versaillesin rauhansopimus oli
monien muiden asioiden ohella kieltänyt leko-
moottorien kehitystyön.

Kone oli tarkoitettu silloisen Deutsche Luft-
Hansan käyttöön nopeaksi syöttöliikenne-
koneeksi. Lentomatkustuksen kehittyminen
30-luvulla teki koneen nopeudesta tärkeän kil-
pailuvaltin. Haittapuolena oli pieni matkus-
tajakapasiteetti, kuusi henkilöä.

Tästä nopeasta koneesta kiinnostui myös
"oraalla" oleva Luftwaffe. RLM:n nappiherrat
näkivät koneen mahdollisuudet nopeana,
kevyenä pommikoneena ja tiedustelu- ja
yhteyskoneena. Sotilasversio ehti Espanjan
sisällissotaan, jossa sen puutteiksi paljastuivat
vaatimaton pommikuorma (n. 300 kg) ja heikko
puolustusaseistus.

Toisen maailmansodan alkaessa Luftwaffen
Heinkelit ja LuftHansalta pakko-otetut koneet
olivat kuriirikäytössä ja lentokoulutustehtävis-
sä. "Blitz" (=salama) antoi haastetta hitaan ja
vanhan Ju W34:n jälkeen. Rintamapalvelukses-
sa He 70 oli ainakin Unkarin ilmavoimissa, to-
sin toisella moottorilla (Gnome & Rhone, 14-
syl. kaksoistähtimoottori) varustettuna ilmei-
sesti tiedustelutehtävissä.

Revellin sarja

Saksan Revell on julkaissut kaksi rakennussar-
jaa He70:stä, joista kumpikaan ei ole firman
omaa suunnittelua. Ensimmäinen julkaisu oli



Matchboxin valmiste ja tämä myöhempi
taasen ukrainalaisen ICM:n työtä. Matchboxin
malli oli ensimmäinen injektiovalettu malli tästä
konetyypistä. Sen valtteina olivat kolmet siirto-
kuvat ja viimeistelyvaihtoehdot ja mukana tu-
leva (heikko) Gnome & Rhone -tähtimoottori
unkarilaisen koneen rakentamiseksi. ICM:n val-
tit ovat paremmassa detaljitiasossa koko koneen
osalla ja irrallisina tulevat laskusiivekkeet se-
kä rungon ulkopuolelta kiinnitettävät runkoik-
kunat.

Siipi on ICM:n mallissa hankalan monessa
osassa ja sinne tulee sisäisiä vahvikkeita ja
erilliset pyöräkiulut, vaan eiköhän tästä selviä
huolettisuudella. Tästäkin sarjasta on tehty
useampi versio, sillä koneen selkää joutuu
veistelemään.

Osien yhteensopivuus on kohtalaisen hyvä,
mutta epäilen, selviääkö rakentamisesta il-
man kittiä. Koneen laskuteline on hyvä ja
detaljitasoltaan parempi kuin Matchboxin, yhtä
kaikki rakentamisessa on huolellisuus tarpeen
telineen monimutkaisuuden takia.

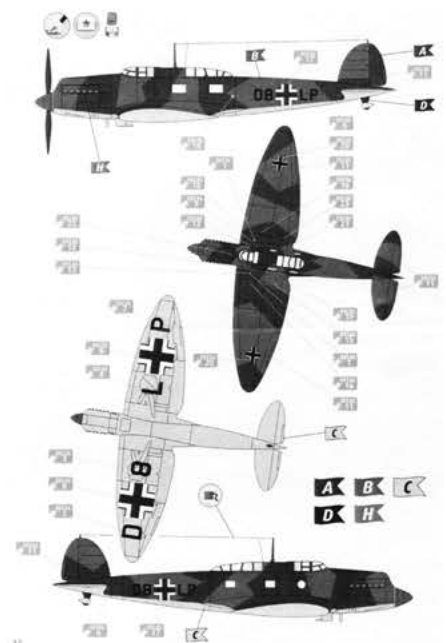
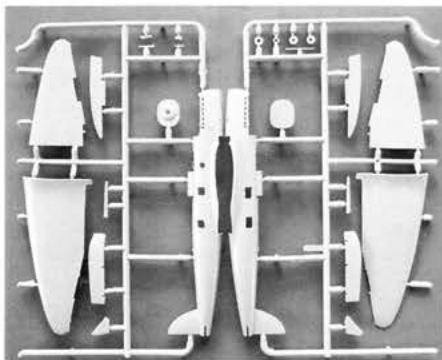
Ohjaamon detaljointi on hyvä skaalaan nähden.
Kumpikin "kasvihuone" on sen verran pieni,
ettei runkoon näy kovin hyvin. Omaan malliini
laittanen vain istuinvyöt, rungon sisään tulee
sen verran paljon tavaraa. ICM:n helmasynti
aika monessa sarjassa tuntuu olevan pikkuosien
määrä. Niitä on useita ja lisäksi ne ovat usein
melko tukevasti kiinni valurungossa, joten riski
hukata/rikkoa osa kasvaa.

Maalaus

Koneen suojavaalaus on hieman tylsä, normaali
65/70/71 -väritys ilman mitään yksikkötun-
nuksia. Sopii hyvin koneen luonteeseen "so-
tataivaan hiljaisena". Värikkäämmät viimeis-
telyvaihtoehdot taitavat olla kortilla?

Siirtokuvat

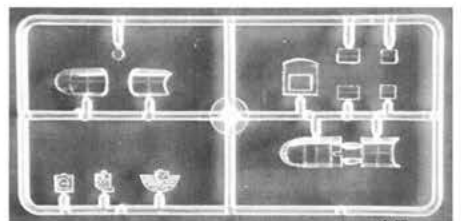
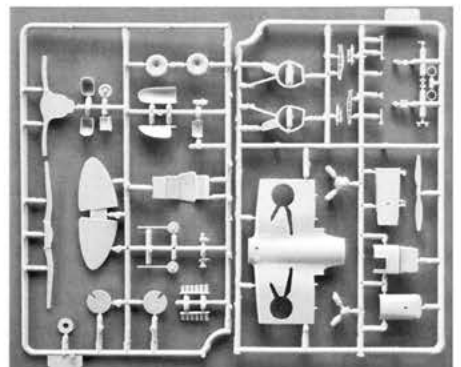
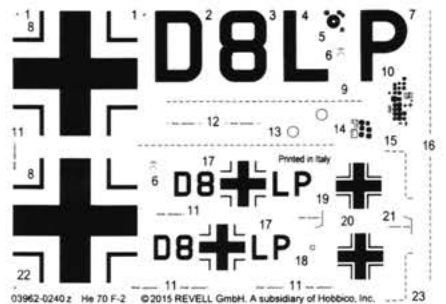
Ovat yhdelle koneyksilölle: D8+LP. Siirtokuvat
ovat tosi mattapintaiset. Pyrstön hakaristit on
taas poliittisen korrektiuden vuoksi jätetty
tyystin pois. Hakaristin paikka vaihteli hieman,
ensin se oli sivuperäsimen keskellä valkoisessa
kentässä punaisen nauhan sisällä. Jossain
vaiheessa suojavaalioituissa se on edelleen
keskellä sivuvakaajaa. Tämän jälkeen ne



maalattiin sivuvakaajan etuosaan.

Siirtokuvavalmistaja on halunnut päästä hel-
polla, eikä ole tehnyt koodikirjaimia teline-
luukkuihin sopivaksi, vaan kokonaisiksi. Myös
rakennusohje unohtaa mainita tämän, joten
siirtokuvien laittovaiheessa on ylläri luvassa...
Rekisteritunnukset L on helpohko, mutta 8 voi
aiheuttaa ongelmia, se kun tulee kahden eri
luukun päälle.

Sarjan rakennusohjeet edustavat Revellin uutta
väritettyä tyyliä. Ne ovat selkeät ja ne saattavat
olla helpompia tulkita, ainakin aloittelevan
mallarin. Painopaperi on muuttunut kiiltäväksi,
mikä on mahdollistanut hyvän painojäljen.
Suositellen mallin hankkimista edullisen hinnan
ja ilmailuhistoriallisen kiinnostavuuden takia.
Dioraamaankin malli sopii lentokentän reunalle
tai platalle herroja odottamaan...



Telaketjuvetotraktori Komintern

Fi 708 Igor Kopilow

Tultaessa 20/30-luvun vaihteeseen Neuvostoliiton Puna-armeija alkoi voimakkaasti kehittää eri joukko-osastojen tasolle tarkoitettuja moottorivetoisia tykistön vetäjiä, joiden tarkoituksena oli korvata perinteisesti tykin vetäjinä käytetyt hevoset.

Tuleville eri painoluokan vetoisuudelle tarkoitettujen eri telaketjuvetoisten tykinvetäjien jonkinlaisena yhteisenä yhtenäisenä piirteenä oli niiden mahdollisuus kuljettaa miehistöä ja muuta laitteistoa mukanaan takaosassa olevilla lavoilla.

30-luvun puolenvälissä alkoi Puna-Armeija saada uusia moottorivetoisia tykinvetäjiä, joita olivat A-20 Komsomolets, STZ-5, S-2 Stalinet-2, Komintern ja myöhemmin Vorosilovets. Sodan aikana näissä eri tehtävissä käytettiin myös Stalinet S-65 (S-65) -telaketjutraktoria, jossa ei ollut lavaa, mutta se olikin alkujaan tarkoitettu maatalouskäyttöön.

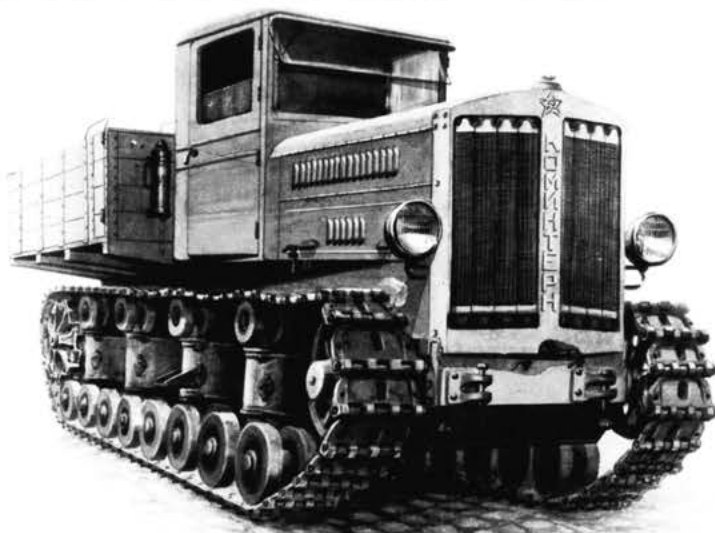
Vuonna 1930 aloitettiin uuden telaketjutraktoria suunnittelu Harkovin Veturivalmistustehtaassa (ХПЗ=HPZ), joka oli saanut tehtäväkseen suunnitella armeijalle keskiraskaan tykistön vetäjän, jonka vetokykyyn tuli olla aina 10000 kiloon asti. Tehtävän antaminen juuri Harkovin Veturivalmistustehtaalte ei ollut sattuma. Aiemmin vuosina 1924 – 1931 siellä oli valmistuksessa Kommunar (Hanomag WD-50) -telaketjutraktori, jonka vetokyky oli 8 tonnia. Pitkälle venyneen suunnittelu- ja koevaiheen jälkeen, telaketjutraktori, sai Komintern-nimen, Kommunistisen Internationaalin mukaan, jonka lyhenne oli juuri tuo Komintern.

Komintern muistutti olemukseltaan telaketjuista kuorma-autoa. Sen kokonaispituus oli 5,765m. Siinä oli pitkä nokka, kuorma-auton katettu ohjaamo ja sen takana avolava.

Komintern painoi 10,640 tonnia. Sitä varten suunniteltiin ja pistettiin sarjajalmistukseen uusi ”tehokas” 130-hevosvoimaisen, nelitahtinen, nelisynterinen KIN-moottori (toisissa lähteissä bensiini- ja toisissa dieselmoottori), joka oli erikoisesti sitä varten suunniteltu ja valmistettu. Vaihteisto oli autoissa käytetyn tyyppinen: viisi vaihdetta eteenpäin ja yksi taakse.

Kominternin tela- ja vetokoneisto oli otettu Harkovin Veturivalmistustehtaassa aiemmin

Yleiskuva Komintern-traktorista. Lavan etureunassa, vasemmalla puolella olevaa vaahdosammutin ei esiinny muissa kuvissa.



valmistamasta T-24 panssarivaunusta. Katettu ohjaamo oli ”lainattu” ZIS-5 kuorma-autosta pienin muutoksin. Ajajan paikka oli kuitenkin hytin oikealla puolella. Hytin takana oli kuorma-auton tyyppinen, mutta hieman lyhyempi lava. Lavan etureunassa olevan istuimen alla oli traktorin polttoainesäiliöt, samalla tavalla kun suomessa käytetyissä White- puolitelavaunuissa. Vuoteen 1939 asti lavan etuistuimen alla oli kaksi polttoainesäiliötä, 297 litrainen pääsäiliö ja 81 litrainen varasäiliö. Vuonna 1939 aloitettiin valmistamaan ajoneuvoja kahdella samansuuruisella säiliöllä, joiden yhteistilavuus oli 550 litraa. Pieniä muutoksia tehtiin traktoriin, lähes koko sarjajalmistuksen ajan.

Traktori oli myös varustettu tehokkaalla vintturilla, joka oli asennettu sen takaosaan runkopalkkien väliin. koukullinen vaijeri tuli takana sijainneen vetokoukun takaa katsottaessa vasemmalta puolelta, takaseinässä olevasta reiästä. Ajoneuvo saavutti 30,5 km/h huippunopeuden.

20. toukokuuta vuonna 1934, Työn- ja Puolustuksen Neuvosto (STO) teki päätöksen Kominternin sarjajalmistuksesta. Se korvasi tuotannossa, Harkovin Veturivalmistustehtaassa aiemmin valmistetun Kommunar traktorin. Ensimmäinen tuotannollinen koesarja käsitti 50 kpl vaunuja ja se valmistui vuoden 1935 aikana (toisen lähteen mukaan jo vuonna 1934,

sitä mm. raskaiden koneiden hinaukseen kentillä. Heinäkuussa 1938 NL Ilmavoimat olivat saneet jo yli 100 kpl Komintern traktoreita. Satunnaisesti Komintern traktoreita käytettiin myös rikkoutuneiden panssarien hinaamisessa.

Komintern tykinvetäjätraktoria valmistettiin sarjatuotannossa vuosina 1934 - 1940, jona aikana valmistui 1798 traktoria. Kominternin korvasi sarjatuotannossa Vorosilovets.

Tuntematon määrä Komintern traktoreita toimitettiin myös ulkomaille; Espanjaan ja Kiinaan. Sotasäiliiden kautta myös Saksa oli Komintern traktoreiden käyttäjämaa.

Suuren Isänmaallisen Sodan alkaessa 22.6.1941 NL:n käytössä oli n. 1500 Kominternia. Sodan kuluessa niiden määrä laski pikkuhiljaa. Suomen vastaisilta rintamilta niitä löytyy syyskuussa 1942 mm. Karjalan rintamalta 7 kpl, Leningradin rintamalta 44 kpl ja Arkangelin sotilaspiiristä yksi kappale.

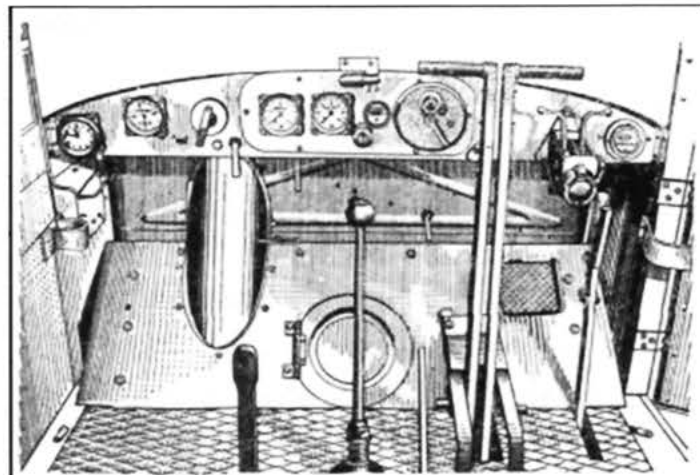
Suuren Isänmaallisen Sodan päättyessä Neuvostoliiton Puna Armeijalla oli käytössä vielä 568 Kominternia.

Kominternin päämitat ja tekniset tiedot:

Koko pituus: 5.765m.

Leveys: 2.208m

Korkeus: 2.538m



Netistä löytynyt kuva Komintern-traktorin kuljettajan hallintalaitteista, jotka ovat hytin oikealla puolella.

mutta varsinainen sarjajalmistus alkoi vasta vuonna 1935, jolloin kuukausittain valmistui 25 - 30 traktoria).

Komintern traktorit olivat tarkoitettu Armeijakunnan alaisen raskaan tykistön vetoajoneuvoksi, sekä Pääesikunnan raskaalle reservitykistölle, jolloin niitä käytettiin 152 mm. ja jopa 203 mm. B-4 tykkien vetäjinä.

Eräs merkittävä Komintern traktorien käyttäjä oli Neuvostoliiton Ilmavoimat, jotka käyttivät



Trumpeterin sarjan sisältämä siirtokuva-arkki, josta sarjassa ohjeistetaan käyttämään vain pienemmät punatähdet.

Soviet Komintern Artillery Tractor Trumpeter 07120 1/72

Fi 708 Igor Kopilow

Marraskuussa 2016 tuli myyntiin Trumpeterin uusi mielenkiintoinen 1/72-malli neuvostoliittolaisesta keskiraskaasta tykistön vetäjästä, Komintern - telaketjutraktorista.

Kun mallilaatikon avaa, tulee tuttu tunne niillä, jotka ovat tutustuneet 1/72-mittakaavaisiin Hobby Bossin Easy kit -sarjoihin. Nyt tämän saman teki Trumpeter kalustomallien puolella. Malli on äärimmilleen viety osien vähäisyydessä.

Malli on valettu miellyttävään vaaleanharmaaseen muoviin yhdelle valurangalle. Sen lisäksi erillisinä osina on traktorin runko ja lavan päällysrakenne. Erillisinä ja vaaleanruskeaan muoviin valettuina ovat kahdet jo muotoonsa valetut telaketjut, joiden yhteyteen on valettu toinen puoli telapyörästä ja telakoneistot. Joissakin kuvissa telapyörät ovat hieman nokkaa edempänä, kun ne mallissa ovat nokan kanssa tasoissa. Tämä voinee johtua telaketjujen venymisestä johtuvasta johtopyörän siirrosta. Valurangalla, ovat sitten suurempina osina nokan etuosaan tuleva jäädyttäjä, itse nokkaosa, jonka yhteydessä on ohjaamon lat-
tia ja siinä kiinteästi oleva yhtenäinen istuin. Ohjaamokoppi tulee yhtenäisenä osa-



Trumpeterin laatikon kansikuva Kominternista, jossa on valaisimien ja ohjaamon lasitus, jotka sarjasta puuttuvat.

na edellisen päälle. Ohjaamon sisustus on erittäin pelkistetty. Se sisältää vain yhtenäisen ohjausvivuston, jonka paikka sarjassa on ohjaamon vasemmassa laidassa, vaikka sen tulisi olla ohjaamon oikeassa laidassa. Ohjaamon keskilattiassa on kaksi lyhyttä tankoa pystyssä, jotka ehkä valmistajan mielestä ovat riittävät sisädetaljointina. Ohjaamosta jää näin ollen puuttumaan täydellisesti ja joka muodossa (esim. siirtokuvana) mittaritaulu ja sen yhteydessä olevat laitteet (ja mallilaatikon kannesta Easy Kit maininta). Myös ohjaamon ikkunoiden lasitus puuttuu sarjasta kokonaan, vaikka se onkin mallilaatikon kannessa kuvattuna mallissa. Sama koskee myös mallin valoja, jotka mallissa ovat harmaata muovia, eikä niihin tule läpinäkyviä "lasiosia", vaikka se mallilaatikon kannessa onkin kuvattuna. Itse ohjaamon ikkunoissa on matalahko urasovite ohkaista ikkunamuovia varten. Ohjaamon taakse tulee lavan alusta, jonka päälle asennetaan erillisenä osana tuleva lavan ylärakenne. Rungon takaseinässä keskellä oleva "mökkäle" esittää takakoukkuja, joka on syytä porata auki ja viimeistellä muotoonsa. Sen vasemmalta puolelta pitäisi tulla vintturin vaijeri ja koukku. Ne on kuvattuna erittäin heikosti valettuina rungon takaseinään. Lisäksi valuranka sisältää kummankin puolen johto- ja takatelapyörrien puoliskot, sekä 8+8 telapyörää, sekä jo mainitun ohjausvivuston.

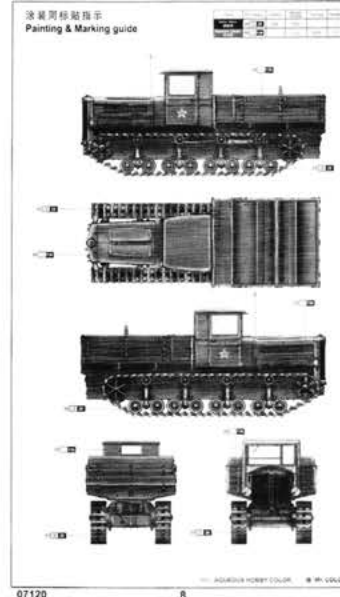
Ratkaisuna jo mainittu yhtenäinen telapyörästä, jonka yhteydessä on ulkopuoliset telapyörät on hyvä 1/72-mittakaavassa. Tämähän on tuttua jo Pegasuksen sarjoista. Tässä sarjassa telaketjut ovat detaljoitu vain ulkopuolelta, eivätkä sisällä telojen riippumaa.

Mallin päämitat:

Pituus: esikuva 5765mm. – 1/72= 80,06, mallissa 83,4mm
Leveys:esikuva 2208mm.- 30,66, mallissa 32,2mm.
Telan lev: 360mm 5,0, mallissa 5,5mm.

Siirtokuva-arkki ja maalaus

Sarjan mukana tuleva kasausohje on kahdeksansivuinen ja sisältää osien rankakuvat. Sen viimeisellä sivulla on nelitahoinen maalaus-



Sarjan mustavalkoinen väritysohje.

ohje, joka on toteutettu mustavalkoisena painatuksena. Kasausohje ja maalausohje eivät sisällä sisäosien väritysohjeita, vaan ne jätetään tekijän tietojen varaan. Tämä on kummastuttavaa, kun samalla valmistajalla on tämä samainen malli myös 1/35-mittakaavassa.

Väritys annetaan Mr.Hobby, Vallejo, Model Master Tamiyan ja Humbrolin väreinä joka on mielestäni riittävän kattava.

Kominternin kohdalla sen väritys on annettu yksivärisen vihreänä (Humbrol 117) ilman alkuperäistä värisävyä, joka on mielestäni huono ratkaisu.

Koska Komintern traktoreiden sarjavalmistus oli vuosina 1935 – 1940 pitänee olettaa että ne maalattiin tuolloin käytössä olleilla maaleilla. Neuvostoliiton maakaluston värinä tuolloin oli ЗБ ЗАЩИТНЫЙ joka olemukseltaan oli varsin tumma. Valmiina maali löytyy Akanilta, numerolla 83078. Paremminkin tunnettu neuvostokaluston "perusväri" 4BO tuli käyttöön vuonna 1939, joten sillä on voitu värittää vain viimeisen vuoden aikana tuotetut yksilöt ja myöhemmin tämän jälkeen suuremmassa peruskorjauksessa mahdollisesti käyneet traktorit.

Pieni sarjan mukana tuleva siirtokuva-arkki sisältää kaksi pienempää ja kaksi isompaa kantattua punatähteä, kaksi Kaartin merkkiä ja kolmen mahdollisesti mittarin näköistä pyöreää kuviota. Maalausohjeissa käytetään vain pik-kutähtiset siirtokuvat, jotka tulevat ohjaamon kummankin puolen oveen. Muiden käyttöä ei ole ohjeistettu.

Hieman epäilyttää kantattujen tähtien käyttäminen, koska ne esim. ilmavoimissa tulivat käyttöön vasta 1943 ja sen jälkeen. Lähinnä niiden paraatikäyttö tulee mieleen. Itse vaihtaisin tavalliseen kantamaattomaan punatähteen, joka olisi paljon todennäköisempi vaihtoehto, jos yleensä niitä laittaa.

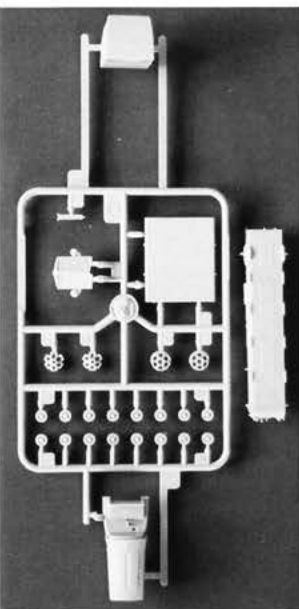
Kaikkiaan ristiriitaisia tunteita herättävä sarja, jossa on hieman liikaa pelkistystä, joista pahin on mielestäni lasiosien puuttuminen. Myös ajajan figuuri olisi hyvä dioraamakäyttöä ajatellen.

Lähteet:

Bronekollektija 3/202 Artilleriiskie tјagatsi Krasnoi Armii
M Hobbi 8/2013
Tehnika i Vooryzenie 10/2014

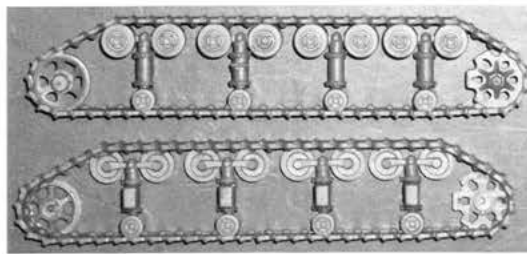


Aiemmin Komintern -traktorista 1/72-mittakaavassa on ollut vain AER:n valmistama epoksimalli.



Sarja sisältämät vähäiset osat, joista puuttuu lava (yksi osa).

Sarjan telaketjut, joiden yhteyteen on valettu ulkopuoliset telapyörät. Sisäpuoliset tulevat erikseen vaaleanharmaalla valurangalla.





Mallilaatikon kansikuva on kopiokoneella valmistettu ja varsin vaatimaton.

Mil Mi-8 MTB-5 (Mi-17 V-5) Resin Magasin 1/72 Conversion set

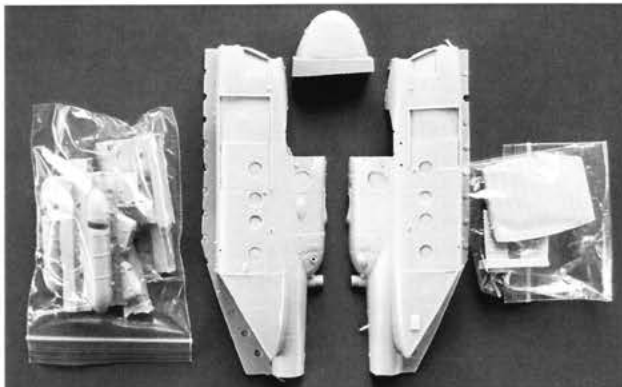
Fi 708 Igor Kopilow

Uusi mielenkiintoinen konversiosarja tunnettuun Mi-8-kopteriin. Malli eroaa ns. "tavallisesta" Mi-8-kopterista seuraavasti: uusi tutkanokka, rungon kummallakin sivulla ovet ja takana "ramppiperä". Tätä Mi-8-kopterin tyyppiä ei pienoismallina ole vielä ollut.

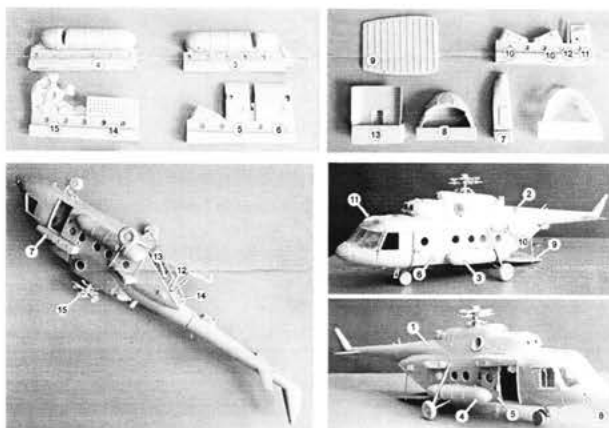
Sarja on optimoitu selvästi Hobby Bossin sarjaan, jonka sisärakenteet sopivat tähän sarjaan kanssa hyvin, mm. katon kiinnittämiseen on tässä sarjassa samanlaiset kiinnitysaukot kuin vastaavassa HB-sarjassa. Tässäkin sarjassa ohjaamon sisäosat tulee lainata HB:n sarjasta, samoin kuin roottorit ja takapuomi.

Tämäkään sarja ei sisällä siirtokuvia.

Venäläisellä siirtokuvavalmistajalla Begemotilla on kolme Mi-8/-17-arkkia, mutta niillä ei ole yhtään siirtokuvavaihtoehtoa Mi-8 MTV-5:lle tai muullekaan uusinnokkaiselle ja peräiselle kopterille.



Resin Magazinin konversiosarja sisältää kaikki tarvittavat osat mallin konvertoimiseen Hobby Bossin Mi-8/Mi-17-malleista.



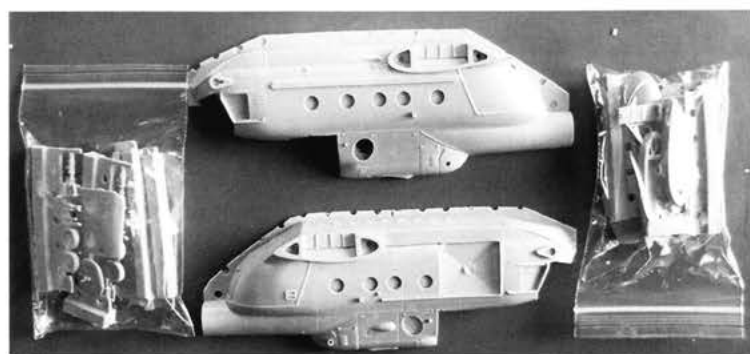
Mallin kasausohje on valmistettu valokuvista. Se ei sisällä maalausohjetta eikä siirtokuvia.

Tämä konversiosarja on tarkoitettu sarjan etiketin mukaan Hobby Bossin ja Zvedan sarjoihin. Kuitenkin siinä on Hobby Bossin sarjan katon sovitteet. Kokeilin Hobby Bossin sarjan kattoja ja lattiaa ja ne istuvat enemmän

Resin Magazinin sarjan pääosat eli rungon puoliskot ja pusseissa pienemmät osat. Myös tämä sarja on parhaiten "jalostettavissa" Hobby Bossin Mi-8/-17-sarjoista.

Moskovalainen NeOmega on valmistanut tuotemerkillä Resin Magasin konversiosarjan 1/72-mittakaavassa neuvostoliittolaisesta amfibiohelikopterista, joka pohjautuu Mi-8-kopteriin. Mi-14 on siitä kehitetty meritoimintaversio, joka kykenee toimimaan niin maasta kuin myös vedestä käsin venepohjansa ja kellukkeiden ansiosta. Mi-14PS on kopterin meripelastusversio. Uutuussarja "löytyi" Telfordista, kun kävin Scale Model Worldissa 2016.

Tämä konversiosarja on tarkoitettu sarjan etiketin mukaan Hobby Bossin ja Zvedan sarjoihin. Kuitenkin siinä on Hobby Bossin sarjan katon sovitteet. Kokeilin Hobby Bossin sarjan kattoja ja lattiaa ja ne istuvat enemmän

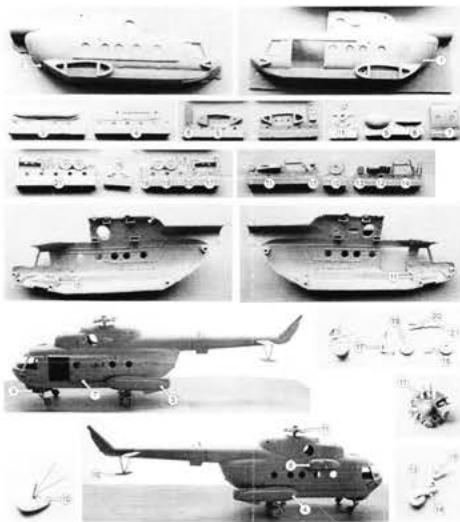


Tämä konversiosarja on tarkoitettu sarjan etiketin mukaan Hobby Bossin ja Zvedan sarjoihin. Kuitenkin siinä on Hobby Bossin sarjan katon sovitteet. Kokeilin Hobby Bossin sarjan kattoja ja lattiaa ja ne istuvat enemmän



MAKS-2013 ollut Mi-8AMTSh (Mu-8AMTIII) -kopterin rungon takaosa eroaa perinteisestä Mi-8/-17:n vastaavasta uudelleenmuotoilulla takaosallaan, joka sisältää myös rampin. Rampin keskellä olevaa pienempää luukkaa ei Mi-8 MTV-5 -kopterissa ole.

kuin hyvin. Konversiosarjaan tarvitaan myös HB:n ohjaamon sisustus, kummatkin roottorit ja takapuomi sekä moottoreiden "pakoputket" ym. Sarja ei sisällä siirtokuvia, jotka on haettava muualta.



Mi-14PS-kopterin kasaushoje on toteutettu valokuvien.



Resin Magazinin Mi-14PS-aatikon kansikuva.

Curtiss P-40E/VK 105 Klimov engine AZmodels Retro Wings PRS 7201 1/72

Fi 708 Igor Kopilow

Syksystä vuonna 1941 Neuvostoliitto alkoi saada Lend Lease apua Englannilta ja myöhemmin USA:lta. Tämän avun myötä loppuvuodesta 1941 Englanti toimitti myös P-40B/C- ja hieman myöhemmin P-40E-koneita. Kaikkiaan vuoden 1941 puolella näitä koneita saapui pääasiassa Englannista, joka ei kelpuuttanut jo aiemmin tilaamiaan koneita enää tuossa vaiheessa ensilinjan käyttöön saarivaltakunnassaan. Tämän tuloksena USA:sta tulevat toimitukset ohjattiin Neuvostoliittoon. Kaikkiaan loppuvuoden 1941 aikana toimitettiin 230 P-40B/C-konetta, joista suurin osa Englannista ja joitakin koneita USA:sta. Tämän lisäksi USA toimitti 12 kpl P-40E-konetta. Kaikki nämä toimitukset suoritettiin ns. pohjoista reittiä Murmanskiin ja Arkangeliin, alkaen elokuussa 1941.

RETROWINGS
real kit for real modelers

AZmodel
Plastic kits
moulds inside



Ensimmäisinä näitä koneita otettiin rintamakäyttöön marras- joulukuussa 1941 Moskovan ja Leningradin puolustuksessa. Leningradin rintamalla P-40-koneet sai 39 IAD (Hävittäjä Lento Divisioona), jossa oli 17 IAP, 154 IAP ja 159 IAP (Hävittäjä Lento Rykmentit). Suomalaisille tutut lentosastot ottivat osaa taisteluihin myös Suomen vastaisella rintamalla. Kuvia niistä löytyy eri Red Stars -kirjoista.

Toukokuussa 1942 alkoivat näiden koneiden moottorit olla loppuun käytettyjä ja varaosia ei ollut, joten suurin osa koneista oli "maadoitetu". Tällöin Leningradin 13 Ilma-armeijan ensimmäisessä lentokonekorjauskeskuksessa aloitettiin P-40-koneisiin asentaa Klimovin M-105R ja M-105P-moottoreita. Tämän mahdollisti se, että M-105-moottorit olivat kooltaan pienemmät kuin alkuperäiset Allisonin moottorit. Tässä yhteydessä niihin asennettiin myös M-105-moottorien kanssa yhteensopivat VISH-61P-potkurit ja sen spinneri. Koska jälkimmäinen oli kooltaan hieman alkuperäistä pienempi - tuli rungon etuosan ja spinnerin väliin kaulus, jonka alaosa oli kolme pyöreää reikää M-105-moottorin kaasuttajan ilmanottoaukkoina. P-40-koneiden nokan päällä ollut imukanava poistettiin tällöin. Pakoputkiksi M-105-moottoreille otettiin alkutuotannon LaGG-3-koneen tyypiset (ilmeisesti Leningradissa LaGG-3-koneita valmistaneen tehtaan nro. 23:n peruja). Lähdetietojen perusteella ainakin 40 P-40-koneeseen vaihdettiin nämä M-105-moottorit. 159 IAP toimii edelleenkin Karjalassa, Besovetskin lentotukikohdassa. 6.12.2016 se sai neljä uutta Su-35S-hävittäjää.

AZ PRS 7201 sarja

Sarja perustuu valmistajan jo aiemmin valmistamiin P-40E-sarjoihin, joita on useampia. Näistä sarja 7400 Curtiss P-40E "Warhawk" special sisältää mm. siirtokuvat vaihtomoottorisia P-40-koneita käyttäneelle 154 IAP:n P-40E-koneelle, valkoinen "50", jolla kesällä 1942 lensi myöhemmin kaksinkertaiseksi



AZModelin P-40E sopii perustaksi Klimov-muutokseen. Sarjan kannessa on P.A. Pokryshevin kone 154 IAP:sta.

Neuvostoliiton sankariksi noussut majuri P.A. Pokryshev.

Tähän sarjaan on lisätty epoksiosina joukko osia kts. kuvaa, joista tärkeimmät ovat uusi nokan yläosa, spinneri ja VISH-potkuri. Hankkimassani sarjassa kaikkien kolmen potkurin päässä on valuvika, joka tekee ne käyttökelpottomaksi. Onneksi niitä löytyy "varaosalaatikosta". Lisäksi epoksiosina tulee käyttökelpoinen spinnerin takainen "kaulusosa", venäläismallinen istuin ja sen selkäosa, LaGG-3-tyyppiset pakoputkistot, pari RS-82-rakettia ja niiden kiskot ym. pienempiä osia, joista jotkut kuuluvat koneen kaksipaikkaisen version kalusteisiin.

Sarjan siirtokuva-arkki antaa yhden siirtokuvavaihtoehdon koneelle "punainen 20" ja sille kuusi mustareunaista punatähteä. Maalausohjetta ei sarja sisällä, mutta laatikon kannessa on värillinen kuvapiirros koneesta täysin valkoisessa talvimaalauksessa?! Vaihtojakohtaan nähden, kevät 1942, hie- man epäilystä herättävä. Vaihtoehtona olisi englantilaisperäinen tai USA:n käyttämä "normaali" maalauskaavio.

Kätevä monitehoiila

Fi 479 Kari Virkkala

Tutustuin aivan erinomaiseen tuotteeseen ryhdyttyäni Fine Scale Modeler -lehden tilaajaksi. Erään numeron yhteyteen oli liitetty tilaajalahjana tällainen. Tehtyäni muutaman vakusarjan ja nyt G-11-liitokonetta (venäläinen injektiosarja, tulee käytetyksi akryylivärien esittelyssä) olen havainnut tämän aivan "pistämättömäksi" monissa eri vaiheissa. Pehmeässä viilassa on kolme eri kärkeä. Valitettavasti tällä ei liene vielä maahantuoja Suomessa, mutta eiköhän tilanteeseen tule pian korjaus!



23.10. 2016 IPMS-Openin palkitut

Rakentaja	Mallin nimi	Mittaka	Luok	Jun	IPMSPalkinto
Karppinen Veikko	Ansald SVA.5 (Early production)	1/72	3		1
Krogius Veikko	Whitley	1/72	3		2
Helin Uoti	P-51B Mustang	1/72	3		3
Helin Uoti	L-39C Albatros	1/72	4		1
Krogius Viktor	Me. 262	1/72	4		2
Kervinen Mikael	F/A-18E Super Hornet	1/72	4		3
Tahvonen Eetu	F6F-3 Hellcat	1/48	5		1
Krogius Viktor	Hawker Hurricane	1/48	5		2
Tahvonen Eetu	P-40M (KH-51)	1/48	5		3
Krogius Viktor	F-104 Starfighter	1/48	6		1
Krogius Viktor	Fokker D VI	1/32	7		1
Vanhala Petri	Bell AH1 Sioux	1/72	9		1
Lappalainen Aimo	Avrocar VZ-9	1/72	9		2
Rimeikis Audrius	Kaman SH-2F Seasprite	1/72	9		3
Holm Walther	"BAR" Grille 30.5cm	1/72	11		1
Bergdahl Miika	Pz.Kpfw I Ausf F	1/72	11		2
Holm Walther	Stug. III Ausf. G Early Production	1/72	11		3
Lankinen Heikki	Austin Mk.III - 1919	1/72	12		1
Mäenpää Tuomo	Hylätty Fiat Topolino	1/35	16		1
Denes Hunor	M48A3 Patton	1/35	17	J	1
Pohjasto Kari	Stuh 42	1/35	17		2
Lindeman Kaj-Kriste	Büssing-NAG Maultier w. engine dyno	1/35	17		3
Lindeman Kaj-Kriste	Ammuskuljetus 19.4.1942	1/35	18		1
Pohjasto Kari	UAZ-469	1/35	18		2
Hietala Mikko	BA-20 R-10 Sortavala 13.8.-41	1/35	18		3
Airio Juha	74 Ford Gran Torino	1/25	19		1
Kumanto Eero	VW Country Buggy	1/24	19		2
Anhela Elias	"Metsä-auto, Renault 4cv"	1/24	19		3
Airio Juha	68 Plymouth Satellite	1/25	20		1
Kumanto Eero	'80s Beach Buggy	1/24	20		2
Vanhala Petri	Volkswagen 1300 beetle 1966	1/24	20		3
Kumanto Eero	Ford '32 Out of Scale	1/25	21		1
Airio Juha	36 Ford	1/25	21		2
Airio Juha	1965 Buick Riviera	1/25	22		1 BS
Kumanto Eero	VW Beetle Mild Kustom	1/24	22		2



SCALE 2016	
Title.	Caudron CR.714
Description:	- Heller Model 1/2 - ALL KIT, PAHEL LINES ENGRAVED. - ALL LOCKIT SCRATCHED UNDERCOATAGE SCRATCHED. - BARS IMPROVED FUSelage SHIPPOON WINGS SHIPPOON. - BEETLE CLEAR PAINTS ONLY EXPOSED NUMBERS. - CHASSIS LANE ENGRAVED ON FORWARD MARKS WITH MARK.
Class.	20
Entry No.	512
Trophies. A5, X6, X8	

Voittoisa Caudron

IPMS Scale Model World -näyttelyssä Englannin Telfordissa marraskuussa voitti oheinen Caudron CR.714 parhaan Suomi-mallin pystin. Pohjana työssä oli vanha Hellerin malli.

Pienoismallimarketti

Pienoismallimarketti on vuonna 2011 perustettu pienoismalleja sekä tarvikkeita myyvä nettikauppa. Pienoismallimarketin kotipaikka on Tuusulassa, mutta kaupalla ei ole varsinaisia toimitiloja. Kauppa ja varasto toimivat allekirjoittaneen kotona.

Pienoismallimarketin suunnittelu ja ajatustyö alkaa niinkin kaukaa kuin vuodesta 2005. Uudelleen käynnistynyt pienoismallien rakennusharrastus antoi sykäyksen uuden pienoismallikaupan perustamiseen. Suunnitelmat etenivät pikkuhiljaa, mutta kasvanut perhe sekä työkiireet hautasivat idean.

2010 loppuvuodesta suunnitelma nousi uudeleen ajankohtaiseksi. Vuodenvaihteen 2011 jälkeen Pienoismallimarketti syntyi. Alkuun nettisivut olivat huonot ja pohjautuivat webhotellin huonoon kotisivukoneeseen. Sivut itsessään vaativat jo kohtuuttoman paljon työtä tuotteiden lisäämiseksi sekä ylläpitämiseksi. Kauppa lähti kuitenkin käymään ja kohtuullisen nopeasti asiakaspalautteen perusteella nettikauppa perustettiin uudelleen ihan oikealle alustalle.

Alkuun tarjonta oli hyvinkin yksipuolista ja perustui lähinnä omiin rakentamismieltymyksiin, jotka taas rajoittuivat lähinnä toisen maailmansodan potkurikalustoon mittakaavassa 1/72. Kysynnän kasvaessa alkoi tarjontakin kasvaa. Pikkuhiljaa valikoimaan tulivat maakalusto mallit eri mittakaavoihin sekä laivamalleja. Heti aluksi oli valikoimassa Tamiyan ja Mr. Hobbyn maaleja. Vuosien myötä maalitarjonta on kasvanut kattaen jo edellä mainittujen merkkien lisäksi Mr. Colorin sekä Vallejon maalit. Myös erilaiset oheistarvikkeet ovat olleet alusta lähtien valikoimassa. Tosin pääpaino on itse malleissa sekä maaleissa. Maaleja tällä hetkellä löytyy valikoimasta yli

1000 erilaista.

Nettikaupan pyörittäjä muutaman vuoden alkoi mielessä liikkua kivijalka liikkeen perustaminen. Mahdollisia liiketiloja kartoitettiin Hyrylän keskustasta ja kivijalkakauppa oli jo lähellä. Arjen ja perheen kiireet kuitenkin kaatoivat Hyrylän oman pienoismallikaupan. Jälkikäteen ajateltuna onneksi näin kävi.

Nettikauppa kasvaa ja voi hyvin. Seuraavaksi on tarkoituksena edelleen kasvattaa mallien ja maalien tarjontaa. Myös uusia valmistajia tulee valikoimaan ja vanhoja poistuu. Laajentumista miniatyyripuolelle harkitaan vakavasti, mutta vielä pysytään tutussa ympäristössä.

Pienoismallimarketti osallistui Suuri Snadi-messuille. Tapahtumassa oli mukava tutustua alan harrastajiin ja paljon tuli keskus-

teltua malleista ym. ihmisten kesken. Tapahtumaan osallistuin vaimoni kanssa, joten mukavasti saimme yhdistettyä yhteistä aikaa. Tulevaisuudessa Pienoismallimarketti tulee osallistumaan muihinkin tapahtumiin. Meidät löytää nettikaupan lisäksi myös facebookista. Tervetuloa tutustumaan valikoimaan netissä ja toivottavasti tavataan erilaisten tapahtumien merkeissä.

Tmi.Jussi Vanhatalo

Hakamaantie 16

04300 Tuusula

www.pienoismallimarketti.fi

www.facebook.com/pienoismallimarketti



Jussi Vanhatalo vaimonsa kanssa Suuri Snadi-messuilla lokakuussa 2016.

Mallari lukee

Kai Asplund
FI 1660

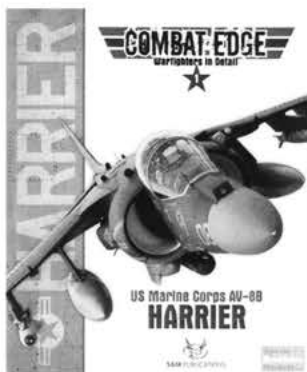
Arctic Bf109 and Bf110 Aces

Aircraft of the Aces 124
Osprey 2016



Kaiken kattava esitys Jagdgeschwader 5:n toiminnasta ja operaatioista Pohjois-Norjassa ja Pohjois-Suomessa kuten Petsamossa. Kirja esittelee ässät ja heidän koneensa. Runsaasti mustavalkokuvia ja värillisiä profiilipiirroksia. 112 sivua. Hinta 20,50

US Marine Corps AV-8B Harrier Combat Edge 1 SAM Publications 2016



AV-8B Harrier on yksi tunnetuimmista koneista, joka on ollut US Marine Corpsin käytössä. Kirjassa valotetaan Harrierin taustoja ja tutustutaan yksityiskohtaisesti AV-8B, AV-8B Night Attack, Harrier II Plus ja TAV-8B kaksipaikkaiseen koneeseen. Upeita värikuvia, Walkaround-kuvia ja väripiirroksia. 84 sivua. Hinta 15,-

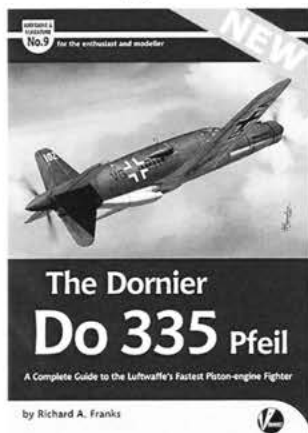
Aviation Archive - British Jet Airliners Key Publishing 2014

Julkaisu esittelee brittiläiset suihkumatkustajakoneet Cometista Concordeen. Esitellyssä myös HS.121 Trident, Vickers VC10, BAC-111, BAe146, Avro Nene, Ghost Lancasterian, Vickers V.1000 sekä muita brittien suunnitelmia. Mustavalko- ja värivalokuvia



sekä läpileikkauspiirroksia ja väriprofiileja. 100 sivua. Hinta 12,50

Dornier Do 335 Pfeil Airframe & Miniature No9 Valiant Wings 2016



Kattava opas Luftwaffen nopeimmasta potkurikoneesta sisältää teknistä tietoa ja taulukoita, Walkaround- kuvia, maalauskaavioita ja merkintöjä. Yli 200 valokuvaa, väriprofiileja sekä 3D-piirroksia eri prototyypeistä, mitta-kaavapiirros 1/48-kokoon. 144 sivua. Hinta 30,-

Douglas C-54 Skymaster & DC-4 Warpaint series No109



C-54 Skymaster- joka oli suora kopio DC-4-koneesta, oli merkittävä pitkänmatkan kuljetuskone 2. maailmansodassa. Sodan jälkeen se palveli 35 ilmavoimissa ympäri maailmaa eri rooleissa. Kirjassa on yli 200 väri- ja mustavalkokuvaa sekä 11 sivua väriprofiileja. 96 sivua. Hinta 33,-

Continuation War Airframe Extra No.6 Valiant Wings 2016

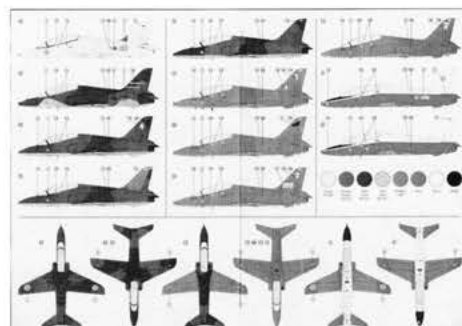
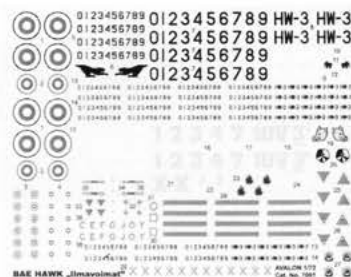
Jatkosodan ilmatoiminta molemmilta puolilta rintamaa mallarien silmin. Dokumenttikuvia, piirroksia sekä kuvia mallien rakentamisesta. Runsaat kuvat ja kuvia mallien rakentamisesta. 80 sivua. Hinta 15,-



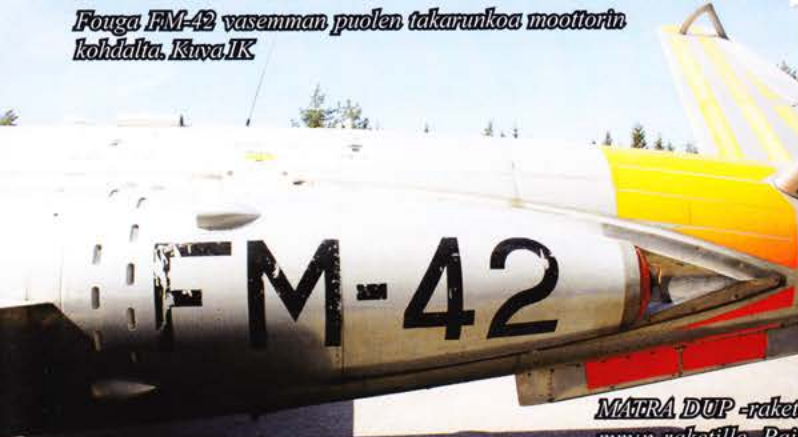
Uusia siirtokuvia Hawkille

Avalon niminen siirtokuvien valmistaja on valmistanut 1/72 ja 1/48 siirtokuvat suomalaisille BAE Hawk koneille.

Valmistajan 1/72 mittakaavan siirtokuva numero on CAT No. 7001. Nämä uutuudet löytyivät Scale Modell World 2016:sta Telfordista.



Fouga FM-42 vasemman puolen takarunkoa moottorin kohdalta. Kuva IK



MAFRA DUP -rakettiasetti kuudelle 68 mm:n raketille. Paino ladattuna 60 kg. Kuva IK



Fouga CM 170 Magister koneissa käytetty Marbore II F -moottori. Kuva IK

Fouga FM-35, jossa nokan ikk-aseistus ja nokassa Ilmasotakoulun merkki. Kuva IK



Yllä: Fougan laskutelinekuihin rungon puolinen luukku. Huomautsen "beigenvärinen" maalaus. Kuva IK



Fouga FM-31 "N" Kauhavalla 80-luvulla. Kuva IK

Fouga FM-80 80-luvulla Kauhavalla ilman aseistusta. Kuva IK

