

To jest modelarstwo, to jest budowanie czegoś z niczego... - wywiad ze Zbigniewem Bednarzem

19 października 2018



Mi

Osobnik z Wincentówka opowiada o swojej wielkiej pasji - modelarstwie.

O czego zaczęła się Pańska przygoda z modelarstwem?

Początki mojej przygody z modelarstwem sięgają lat 80. Zaczynałem od modeli plastikowych, potem były tak zwane kartonówki. Na rynku dostępne było wtedy czasopismo „Mały Modelarz” - kleiłem wszystko, co się tylko ukazało. Tych modeli było mnóstwo. Z czasem powstawały coraz większe. Przez dłuższy czas wykonywałem modele w skali 1:10. W pewnym momencie stwierdziliśmy, że trzeba zrobić coś ambitniejszego, coś jeszcze większego, ale o tym później.

Co sprawiło, że specjalizuje się Pan właśnie w samolotach?

Lotnictwo od najmłodszych lat było moją największą pasją. Samoloty, ludzie z nimi związani, ich historie to coś co naprawdę zawsze mnie interesowało. Modelarstwo jest jak najbardziej związane z historią. Dzięki tworzeniu modeli poznaje się historię samolotu oraz ludzi, którzy mieli okazję na nim latać. Na swoim koncie mam wykonanych wiele rodzajów modeli, nie tylko samolotów. Budowałem również okręty, czołgi i śmigłowce, ale mimo wszystko to samoloty mają dla mnie największy urok.







Skąd pozyskiwał Pan wiedzę o budowie modeli, skąd pozyskuje Pan ją teraz?

Dawniej kupowałem praktycznie wszystkie czasopisma modelarskie dostępne na rynku - „Modelarz”, „Plany Modelarskie”, „Mały Modelarz”. Co tydzień czekałem też z niecierpliwością na „Skrzydlatą Polskę”. Bardzo dużo czytałem także książek związanych z historią I i II wojny światowej. Teraz - internet, plany można także bez problemu kupić. Po prostu trzeba wiedzieć gdzie szukać. Pomocą służą również znajomi, którzy pasjonują się tym samym.

Z jakich materiałów buduje Pan swoje modele?

Tak jak już wspomniałem zaczynałem od modeli plastikowych, które powstają z wyprasek tworzyw sztucznych. Najwięcej do czynienia miałem z modelami kartonowymi. Głównymi materiałami, wykorzystywanymi do ich budowy, jest karton, brystol, tektura oraz inne pochodne papieru. Części modeli kartonowych, drukowane są na różnego rodzaju papierze. Elementy wzbogacające takich modeli mogą być wykonane również z drutu, blaszek fototrawionych, drewna i tworzyw sztucznych.

Ile czasu z reguły zajmuje praca nad jednym modelem?

Wszystko zależy od tego jak bardzo złożony jest taki model. Wpływ ma również jego wielkość i ilość detali jakie możemy wykonać. Na mały, mało skomplikowany model wystarczy poświęcić kilka zimowych wieczorów. Są też takie modele które wymagają od nas pracy przez kilka miesięcy. Osobiście modelarstwem zajmowałem się właściwie tylko zimą. Długie zimowe wieczory idealnie nadają się na tego typu zajęcia.

Proszę opowiedzieć o najważniejszych etapach budowy modelu - jako przykład niech posłuży może samolot.

Jeśli mamy już wybrany model, zaczynamy od zapoznania się z instrukcją jego budowy. Przeglądamy plany, rysunki montażowe, organizujemy sobie miejsce pracy. Przygotowujemy wymagane materiały, kleje, farby i tak dalej. Budowę samego modelu rozpoczynamy przeważnie od wykonania kadłuba, do którego mocujemy w dalszej kolejności statecznik pionowy wraz ze sterem wysokości. Kolejnym etapem jest wykonanie skrzydeł. Następnie uzupełniamy model o pozostałe drobne elementy i detale. Ostatnim etapem jest malowanie oraz wykonanie oznaczeń charakterystycznych dla danego modelu. Poszczególne etapy budowy mogą różnić się w zależności od typu i rodzaju wykonywanego modelu.

A co jest najtrudniejsze w tworzeniu modelu?

Istnieją trudne modele. Chodzi o układ, o konstrukcję – czy jest to samolot jednosilnikowy, czy wielosilnikowy. Najważniejszą rzeczą w modelu samolotu, jest zachowanie jego osi symetrii, ma to wpływ na późniejszy wygląd modelu.

Wspominał Pan, że budując modele poznaje się historię samolotu i ludzi którzy na nim latali... Może przytoczy Pan jakieś ciekawe historie?

Oczywiście. Na pewno chciałbym nawiązać do postaci porucznika pilota Ludwika Witolda Paszkiewicza, który urodził się w Woli Gałęzowskiej, niedaleko Bychawy, a sławę zdobył latając w 303 Dywizjonie Myśliwskim im. Tadeusza Kościuszki. W Polsce służył w 112 Eskadrze Myśliwskiej w Warszawie, później trafił do Francji – mam model samolotu, na którym latał tam w 1940 roku, a następnie brał udział w Bitwie o Anglię. Jako pilot Dywizjonu 303 na swoim ulubionym samolocie Hurricane uzyskał pięć zestrzeleń. Latał na maszynie o oznaczeniu RF-M, upodobał sobie samolot z tym oznaczeniem gdyż jego żona miała na imię Marysia. Krótko wyjaśniając – litery kodowe Dywizjonu 303 to RF, a poszczególne samoloty oznaczane były literami od A do Z. Każda eskadra miała swoją część alfabetu. Paszkiewicz należał do drugiej eskadry. Zginął 27 września 1940 roku w Borough Green w Wielkiej Brytanii lecąc na RF-T. Jego osobisty samolot o oznaczeniu RF-M przetrwał Bitwę o Anglię i później jeszcze długo służył w dywizjonie. Kilka z moich modeli poświęciłem właśnie jemu – otrzymały one malowania maszyn na których niegdyś latał.

Liczył Pan kiedyś ile tych modeli już powstało?

Liczyliśmy, ale się nie doliczyliśmy. Tych w skali 1:10 podejrzewam, że gdzieś tak około sześćdziesięciu. Można je było podzielić na dwie serie – te pierwsze robione były trochę inną techniką, powstały w latach 80. i 90. Druga seria to modele bardziej ambitne – odwzorowane były na nich liczne detale, imitacje poszycia, blachy, nity, śrubki. Syn również kilka takich zrobił.

Zdarzyło się kiedyś, że gotowy model uległ zniszczeniu?

Oczywiście. Najczęściej gdy dostawały się w ręce dzieci, które chciały dogłębnie poznać ich budowę i rozbrajały je na części [śmiech]. Wiele modeli zrobiłem właśnie dla nich, do zabawy.

Z tego co Pan mówi można wnioskować, że chce Pan tą swoją pasję przekazać młodszemu pokoleniu?

Tak. Ja już ją przekazałem. Syn już złapał bakcyła. To jest jak choroba. Sam myślałem, że jak będę starszy to minie. Niestety, to się tylko jeszcze bardziej wzmogło. Strach pomyśleć co będzie dalej [śmiech].

Co poradziłby Pan początkującym modelarzom, którzy marzą o tworzeniu równie udanych modeli?

Cierpliwości. W modelarstwie liczy się cierpliwość i precyzja. Ważne jest to by skończyć już rozpoczęty model, nawet jak nie wyjdzie tak jak byśmy chcieli, podczas budowy kolejnego będziemy bogatsi o doświadczenie i pozbedziemy się błędów popełnionych przy poprzednim modelu. Widząc gotowy egzemplarz będziemy mieli ogromną satysfakcję z jego ukończenia.

Od jakich modeli najlepiej zacząć?

Wydaje mi się, że od plastikowych. Sam od takich zaczynałem. Są również kartonówki dla początkujących. Obecnie rynek kartonowych modeli jest tak przeobfity, że na pewno każdy jest w stanie znaleźć coś odpowiedniego dla siebie.

Istnieją kryteria, którymi należy się kierować wybierając pierwsze w życiu modele?

Przede wszystkim chodzi o to żeby były proste. Na początku nie można porwać się na jakiś bardzo skomplikowany projekt. Każdy model kartonowy ma określony stopień trudności i na to należy zwracać uwagę. Dostępne teraz modele są tak szczegółowe, że osobom bez doświadczenia nie będzie łatwo ich

wykonać.

Który z wykonanych dotąd modeli uważa Pan za najbardziej udany?

Myślę, że każdy ukończony model był na swój sposób udany i nauczył mnie czegoś nowego. Ale wydaje mi się, że najbardziej udanym jest budowana obecnie przez nas replika brytyjskiego, dwumiejscowego samolotu szkolnego Miles M.14A Magister.

Skąd pomysł, by zająć się stworzeniem tego konkretnego modelu samolotu?

Szczerze mówiąc miał być to inny samolot. Kiedyś moim marzeniem było zrobienie RWD8 – samolotu polskiej konstrukcji. Niestety, pomysł był, natomiast nie było na to odpowiednich środków oraz wolnego czasu. W międzyczasie dowiedzieliśmy się również, że dwa egzemplarze RWD8 zaczęło budować Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Nie chcąc kopiować pomysłu zrezygnowaliśmy z tej opcji. W końcu za namową syna postanowiliśmy podjąć się budowy pełnowymiarowej repliki. Chcieliśmy zrobić coś w miarę taniego i prostego. Pomysł padł na Miles M.14A Magister brytyjski samolot szkolny – latali na nim Polacy służący w dywizjonach, właśnie w Anglii, w trakcie II wojny światowej.

Obecnie samolot posiada oryginalne malowanie Dywizjonu 303 – wykonaliśmy je na podstawie fotografii ukazującej tą jednostkę opatrzoną żartobliwym napisem „RF-Łoś”. Prawdopodobnie sprawdzane na nim były umiejętności nowych pilotów rozpoczynających swoją służbę w dywizjonie. Mógł również spełniać rolę powietrznej taksówki. Prawdopodobne jest również to, że pilotował go także sam porucznik pilot Ludwik Witold Paszkiewicz – obecnie czekamy na potwierdzenie tej informacji.

Ile czasu trwa już ta konkretna przygoda?

Zaczęliśmy około czterech lat temu. Wtedy zrobiliśmy tylko kratownicę kadłuba, potem zbytnio nie mieliśmy czasu na kontynuowanie budowy. Przez ostatnie dwa lata prace zdecydowanie przyspieszyły. Wpływ na to miał między innymi udział w Międzynarodowych Pokazach Lotniczych Air Show w Radomiu 25 i 26 sierpnia tego roku. Dostaliśmy propozycję wystawienia naszego modelu właśnie podczas tej ogromnej imprezy – skorzystaliśmy z niej. Muszę wspomnieć w tym miejscu, że działamy z Grupą Historyczną Lotnictwa Polskiego – to oni poprosili nas o zaprezentowanie Miles M.14A Magister.

W budowie pomaga tylko syn, czy ktoś jeszcze?

Początkowo budowę zajmowaliśmy się wspólnie ze starszym synem. Później do pomocy dołączyła również żona, córka oraz młodszy syn.

Czy na horyzoncie widać już zakończenie prac?

Mamy nadzieję że na przełomie wiosny i lata przyszłego roku, uda się już sfinalizować ten projekt. W tym momencie brakuje jeszcze lotek, klap do lądowania – jest ich teraz trzy, a powinno być pięć. Nie ma owiewek na koła, wiatrochronów – czyli dwóch owiewek chroniących głowy pilotów, połączeń kadłub – skrzydło oraz kadłub – statecznik pionowy. Samolot zostanie również jeszcze raz pomalowany.

Jaką przyszłość widzi Pan dla repliki samolotu?

Póki co mamy potwierdzony udział w wystawie historycznej Militaria XX Wieku, która odbędzie się już niebawem, bo 26-28 października w Lublinie. Tam przez trzy dni Miles M.14A Magister będzie wystawiony. Mamy również zaproszenie na przyszłoroczny Piknik Lotniczy w Płocku. Planujemy uczestniczyć właśnie w tego typu wydarzeniach.

Wielkość modelu nie stwarza problemów logistycznych?

Nasz model może wydawać się dość duży, ale zapewniamy że nie ma problemu z jego transportem. Konstrukcja już na etapie planowania miała umożliwiać bezproblemowy transport samochodem ciężarowym. Skrzydła mamy odpinane, więc rozpiętość modelu nie stwarza jakichkolwiek problemów.

W czym Pana zdaniem tkwi największy urok modelarstwa? Co daje Panu największą satysfakcję?

Samo to, jak się patrzy już na gotowy model. Urok tkwi także w samym poznawaniu budowy konkretnego modelu - czy to samolotu, czy to jakiegokolwiek innego typu modelu. Z czasem poznajemy go na tyle dokładnie, że jesteśmy w stanie zidentyfikować bez problemu konkretny detal. Budując model zawsze dąży się do jak najwierniejszego odwzorowania oryginału.

To jest modelarstwo, to jest budowanie czegoś z niczego. Żeby zamontować jakiś element najpierw trzeba go wykonać. Innej drogi raczej nie ma.

A czy pojawiają się momenty zwątpienia?

Czasami jak coś nie wychodzi to na pewno, ale najważniejsze w modelarstwie jest nie poddawać się i zawsze dążyć do ukończenia modelu.

Czy ta pasja może stać się pomysłem na życie, źródłem dochodów?

Jak najbardziej uważam, że jest to możliwe. Ludzi, firm zainteresowanych czy to kupnem, czy wypożyczeniem modelu jest bardzo dużo. Takich pasjonatów modelarstwa jak my jest bardzo wielu.

Planuje Pan kolejne konstrukcje?

To jest tak wielka pasja, że nie jestem w stanie nie myśleć o tworzeniu kolejnych modeli. Pracując przy jednym myśli się już o kolejnym. W trakcie Air Show w Radomiu odwiedził nas producent filmu Dywizjon 303. Historia prawdziwa. Obejrzał nasz model i bardzo żałował, że nie był gotowy już rok temu, kiedy to kręcili film. Oryginały są bardzo nieliczne, a ich wypożyczenie na potrzeby filmu generuje ogromne koszty. Z tego właśnie powodu producenci wolą bazować na replikach lub modelach. Co prawda budowa pełnowymiarowego modelu nie jest aż tak kosztowna jak budowa prawdziwego samolotu, ale mimo to potrzebne są niemałe fundusze na jego wykonanie. Budowa kolejnych, tak dużych modeli będzie przede wszystkim uzależniona od środków jakie będziemy mogli przeznaczyć na ich wykonanie. Dużym wsparciem byłoby pozyskanie kogoś, kto mógłby współfinansować kolejne projekty.

rozmawiała Sylwia Paćkowska

źródło: Głos Ziemi Bychawskiej, październik 2018 nr 6 (294)