

Shinden

J7W1

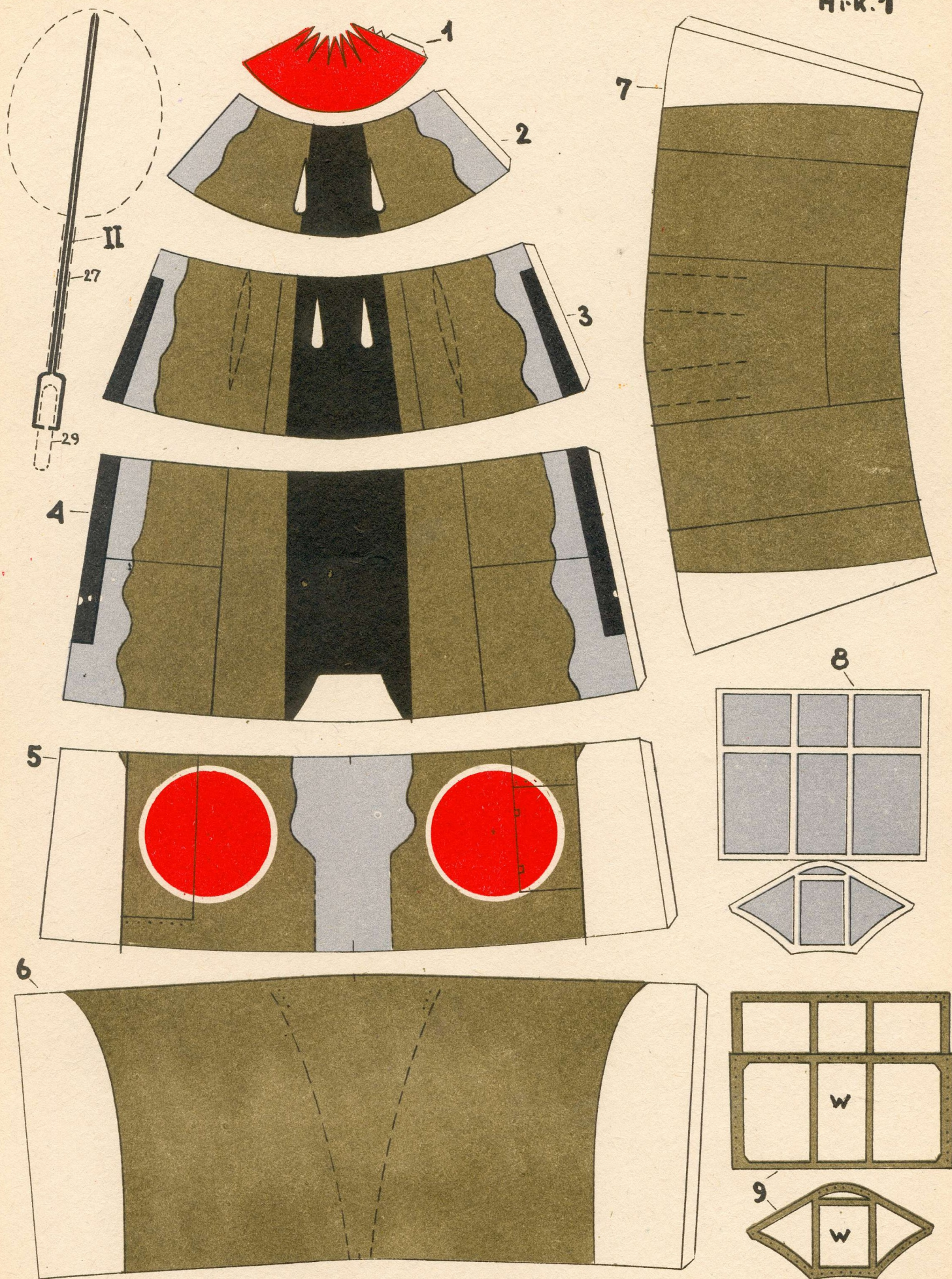


1975

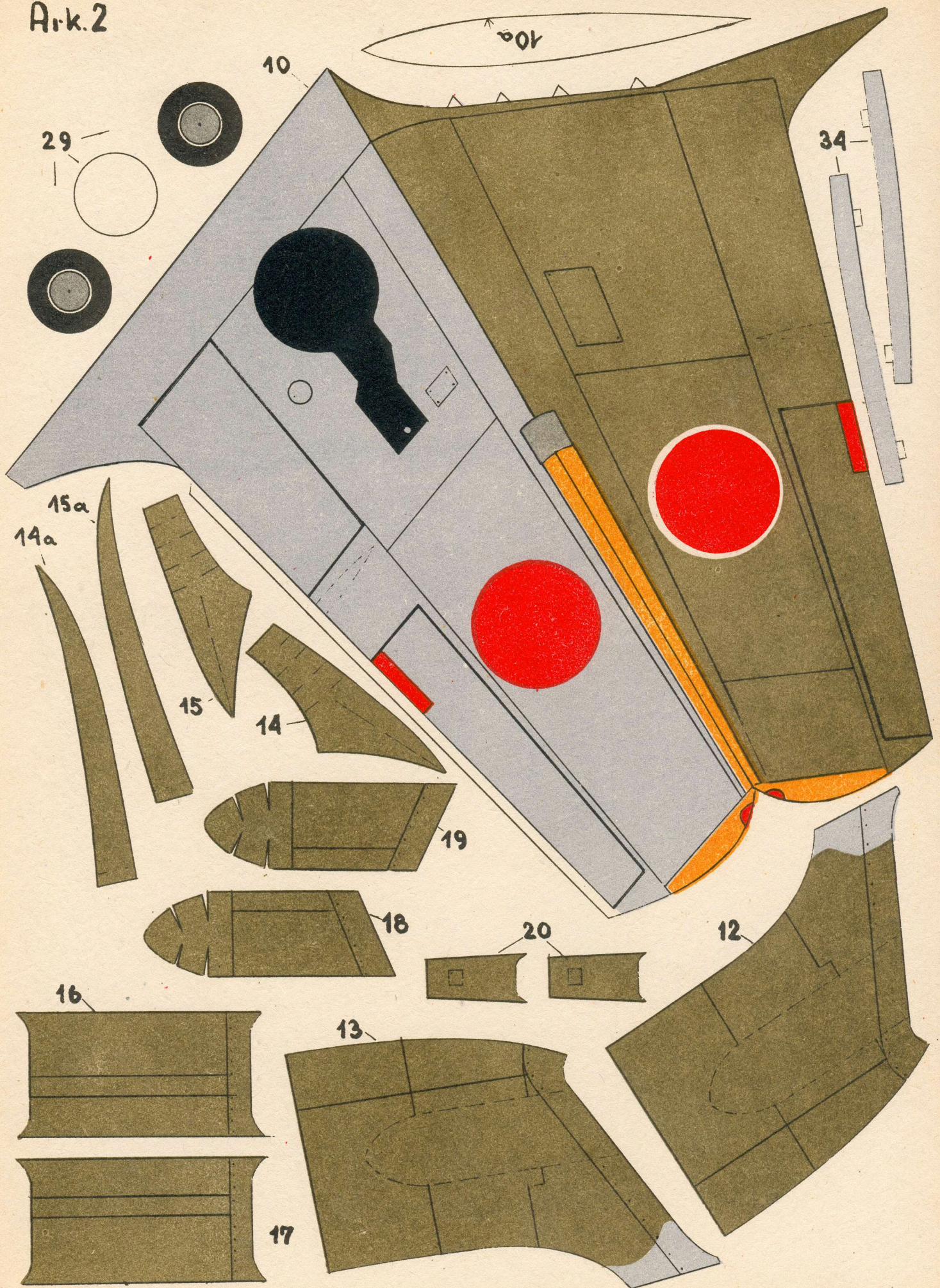
10

CENA 4,50 ZŁ

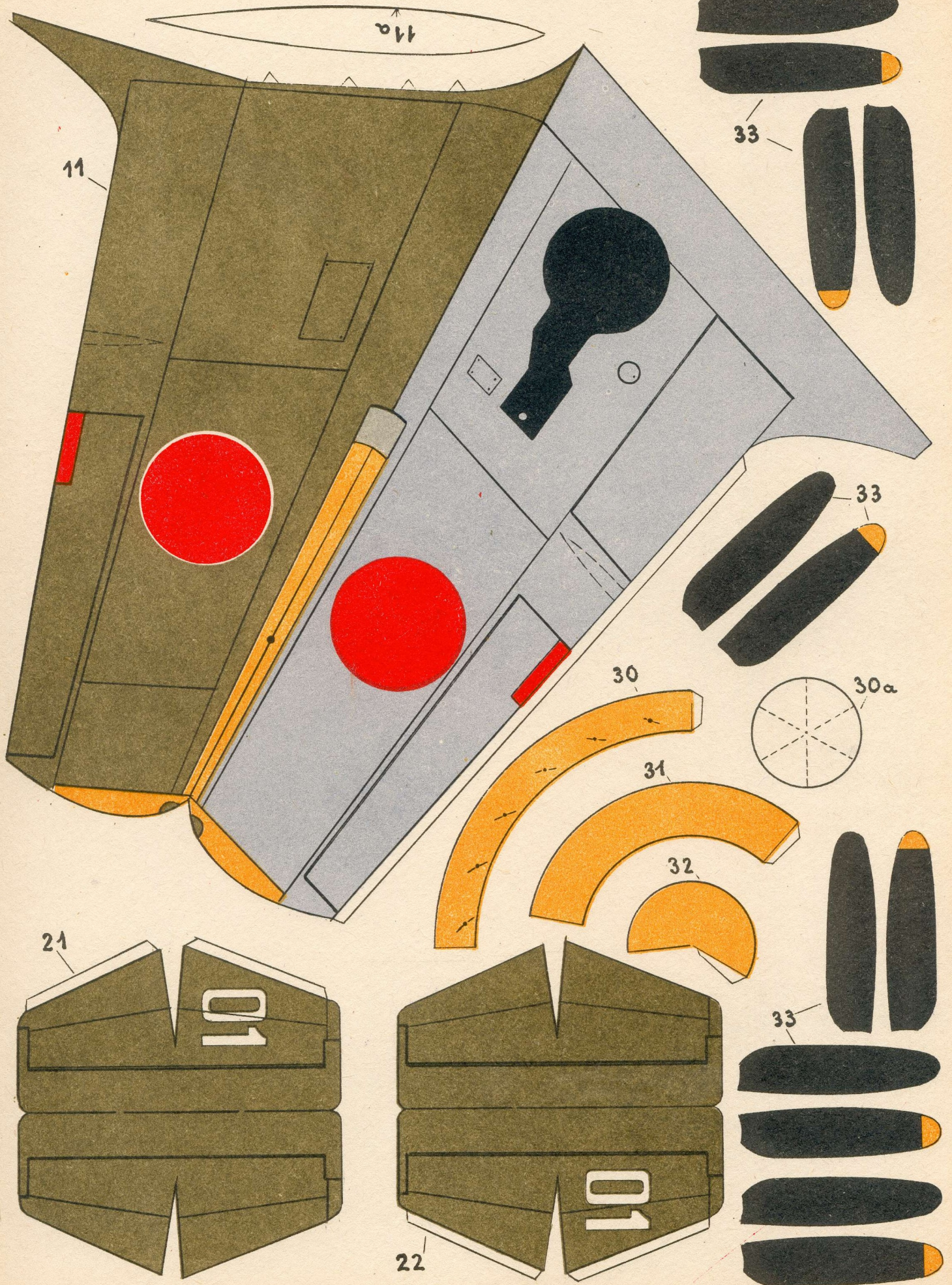
Mały
MODELARZ
MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU
DLA MŁODZIEŻY

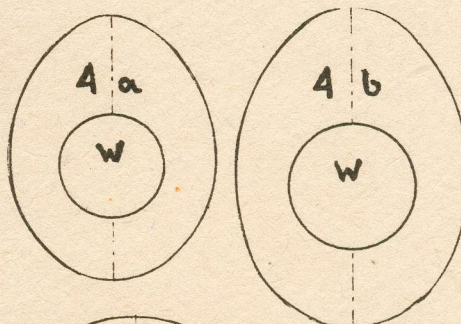
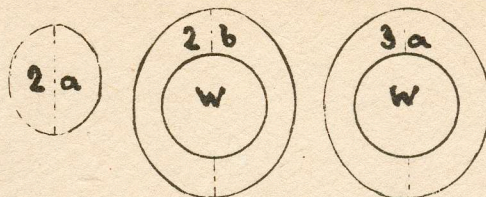
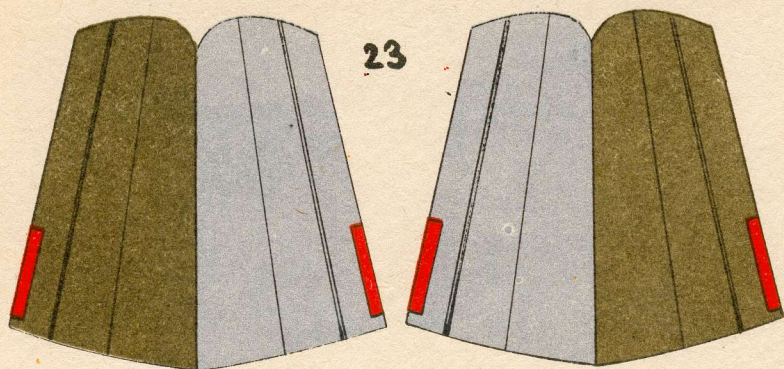


Ark.2

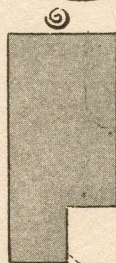
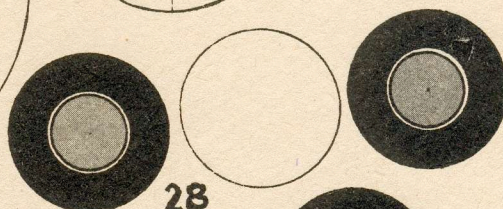
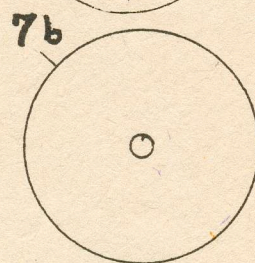
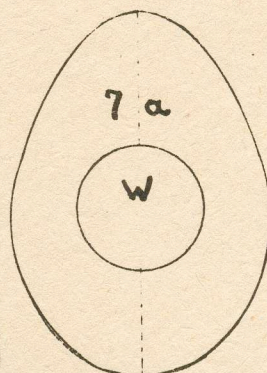
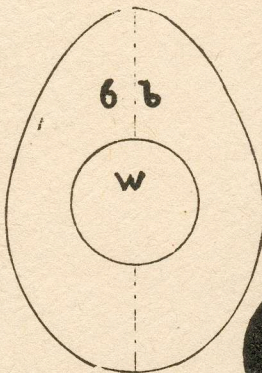
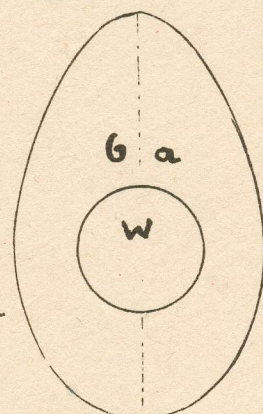
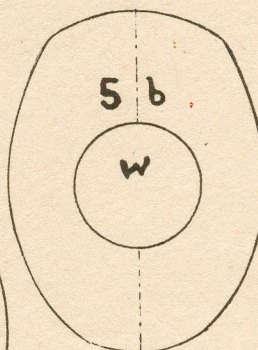
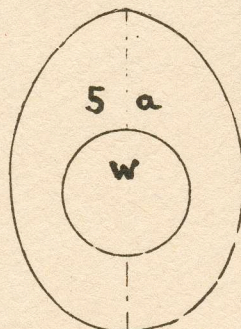
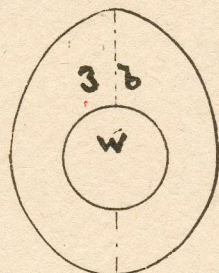
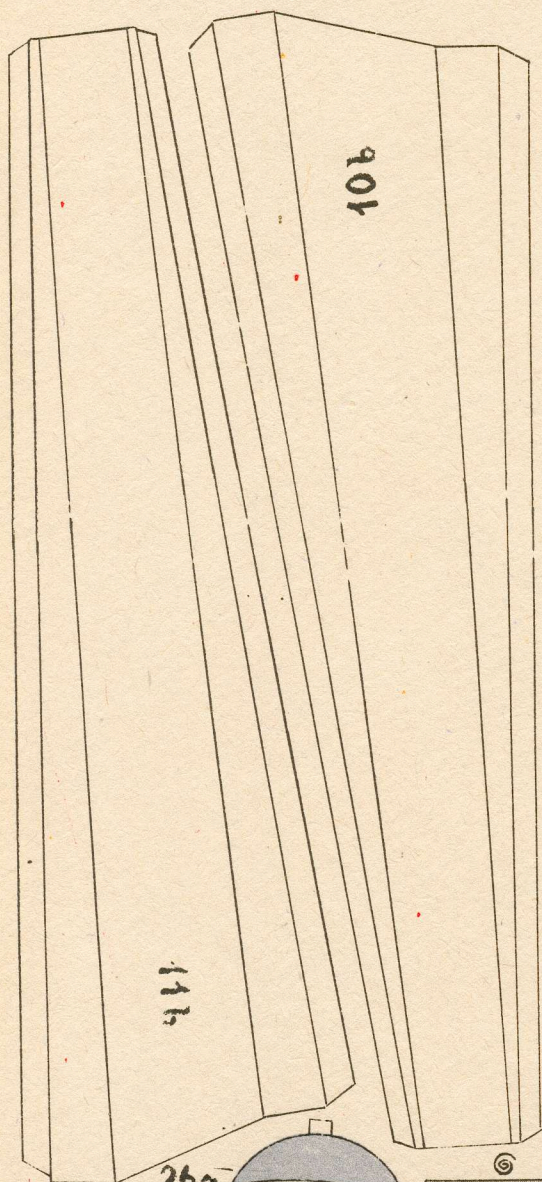


Ark. 3

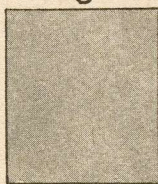




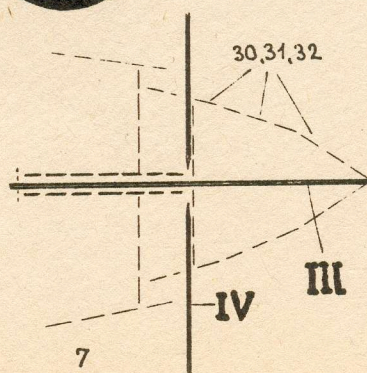
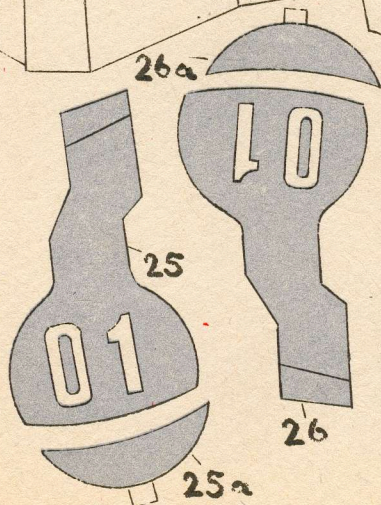
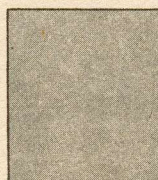
7x



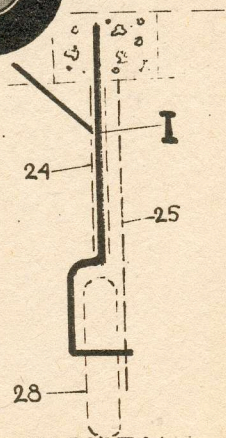
27

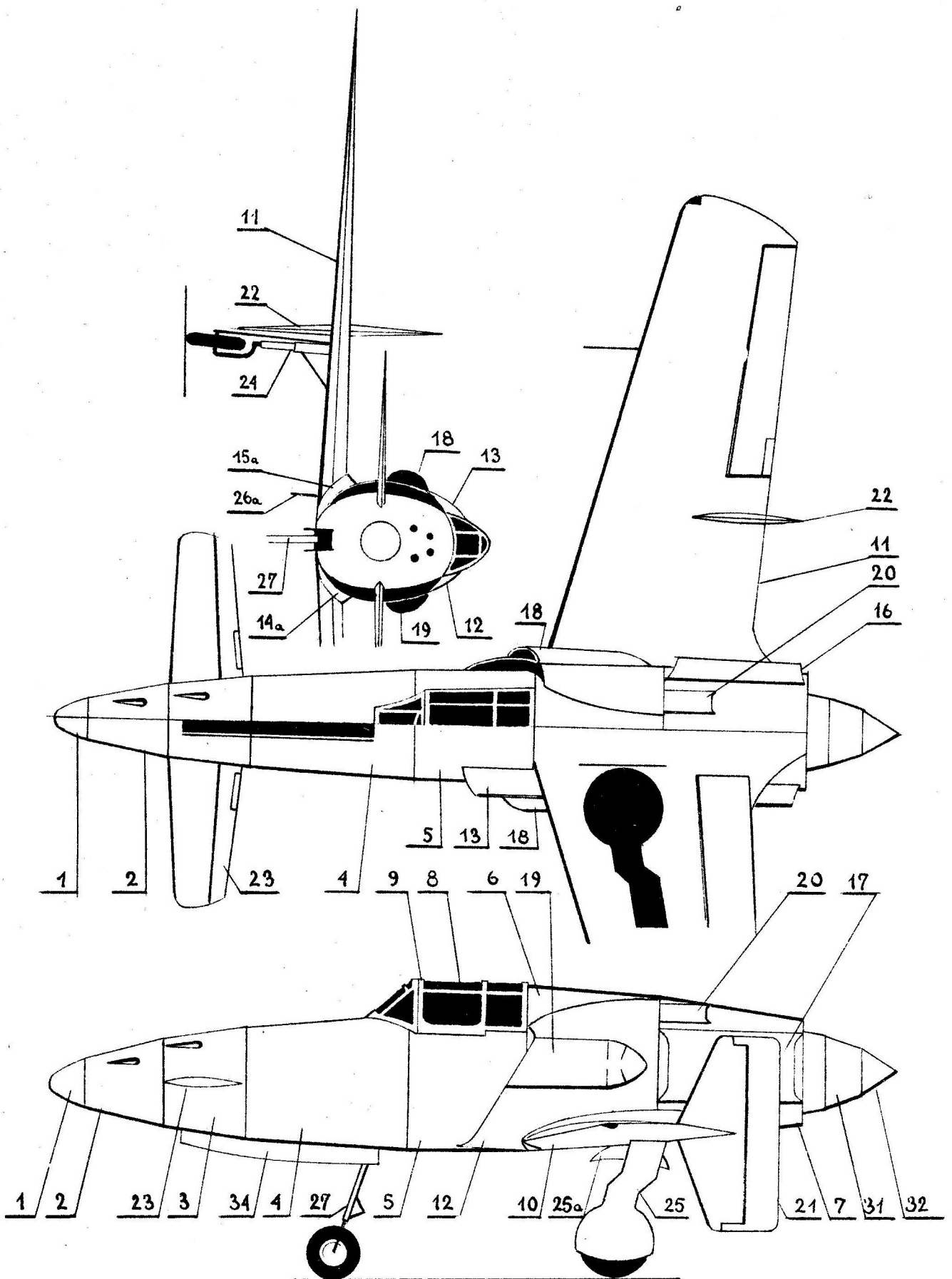


24



7





JAPOŃSKI SAMOŁOT MYŚLIWSKI

J7W1 „SHINDEN”

Opis i opracowanie graficzne
BOHDAN WASIAK — ŁÓDŹ

J7W1 Shinden (wspinała błyskawica), zaprojektowany jako myśliwiec przechwytyjący krótkiego zasięgu z powodu kapitulacji Japonii nie wszedł do produkcji seryjnej. Gorączkowe poszukiwania szybkiego, silnie uzbrojonego myśliwca skłoniły władze japońskie do przygotowania wielkoseryjnej produkcji jeszcze przed ukończeniem prototypu.

Pierwszy lot prototypu odbył się w dniu 3 sierpnia 1945 r., na kilkanaście dni przed kapitulacją. W locie próbnym samolot osiągnął szybkość ok. 740 km/h oraz pułap 13 000 m.

Dane taktyczno-techniczne

rozpiętość — 11,1 m

długość — 9,24 m

napęd — 18-cylindrowy silnik gwiazdzysty Mitsubishi o mocy 2130 KM

ciężar całkowity — ok. 5000 kG

pułap — ponad 13 000 m

zasięg — ok. 850 km

uzbrojenie — 4 działka 30 mm oraz ok. 300 kg bomb

załoga — 1 osoba

Model wykonany jest w skali 1:33

WSKAZÓWKI OGÓLNE

Podstawowym warunkiem prawidłowego wykonania modelu jest przestrzeganie jak największej dokładności przy wycinaniu części, zastosowanie dobrego kleju oraz unikanie pośpiechu.

Plany zakładają wykonanie modelu metodą stykową z wyeliminowaniem wszelkich zbędnych sklejek, zakładów itp. Metoda ta, wbrew pozorom, przy odrobinie wprawy jest łatwa i pozwala uzyskać dużą dokładność podczas łączenia poszczególnych segmentów. Godny polecenia jest doskonały klej „Butapren”, który możemy nabyć w sklepach chemicznych i drogeriach w 50-gramowych opakowaniach. Klejem tym smarujemy obydwie klejone powierzchnie (krawędzie), które po lekkim przeschnięciu (ok. 1 min.) stykamy ze sobą i w miarę możliwości silnie dociskamy.

Do wykonania modelu niezbędne będą dodatkowe materiały, takie jak: tektura o grubości ok. 1 mm, drut żelazny 0,5—1 mm (spinacze biurowe), celuloid z błon filmowych, szpilki itp. Z narzędzi natomiast nożyczki, szczypce uniwersalne, linijka oraz ułamane skośnie kawałki żyłetek.

Wszystkie części wymagające kształtowania „na okrągło” przeciągamy po krawędzi stołu tak, aby nabrały tendencji do zwijania się.

OPIS BUDOWY

Model w zasadzie nie należy do tzw. trudnych, lecz sporo uwagi będziemy musieli poświęcić starannemu ukształtowaniu licznych osłon wlotów powietrza, co z kolei zadecyduje o ostatecznym wyglądzie modelu.

Budowę rozpoczynamy od naklejenia na tekturkę wszystkich wręg znajdujących się na ark. 4. Kadłub modelu składa się z sześciu zasadniczych segmentów oznaczonych klejowymi numerami 2—7 oraz części dziobowej (cz. 1). Właściwe dla danych segmentów wręgi oznaczone są tymi samymi numerami oraz dodatkowo literami „a” i „b”. Jako zasadę należy przyjąć, że wycinamy tylko te elementy, które w danej chwili zamierzamy sklejać. Przed sklejeniem każdego segmentu sklejkę poszycia nadajemy odpowiedni kształt, następnie dopasowujemy ją do obwodu wręg, po czym dopiero skleamy całość. Celem właściwego sklejenia konieczne jest wycinanie otworów we wręgach, gdyż umożliwią nam one wprowadzenie do wnętrza segmentu patyczka lub ołówka, którym możemy docisnąć sklepane powierzchnie. Płaszczyzny styku gotowych segmentów kadłuba przed sklejeniem w całości przeszlifowujemy na arkusiku papieru ściernego ułożonego na płaskiej, równej powierzchni.

W kolejnym członie kadłuba oznaczonym numerem 7 końcową wręgę (cz. 7b) wklejamy w ten sposób, aby do tylnej krawędzi kadłuba pozostało ok. 3 mm. Miejsce to zaklejamy uformowanym w kształt pierścienia paskiem (cz. 7x).

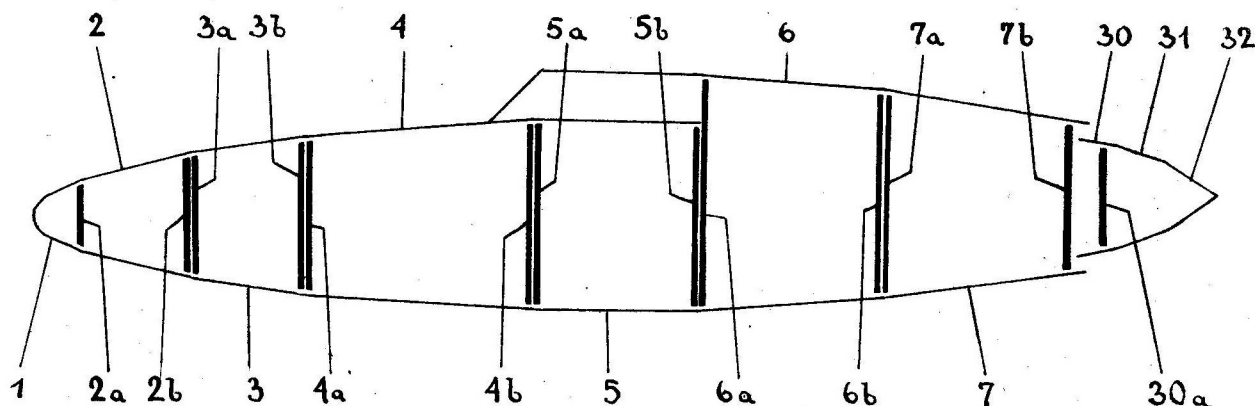
Numeracja poszczególnych elementów kadłuba uwidoczniła jest na rys. 1. W następnej kolejności przyklejamy do kadłuba odpowiednio uformo-

waną owiewkę kabiny (cz. 8) i jej ożebrowanie (cz. 9).

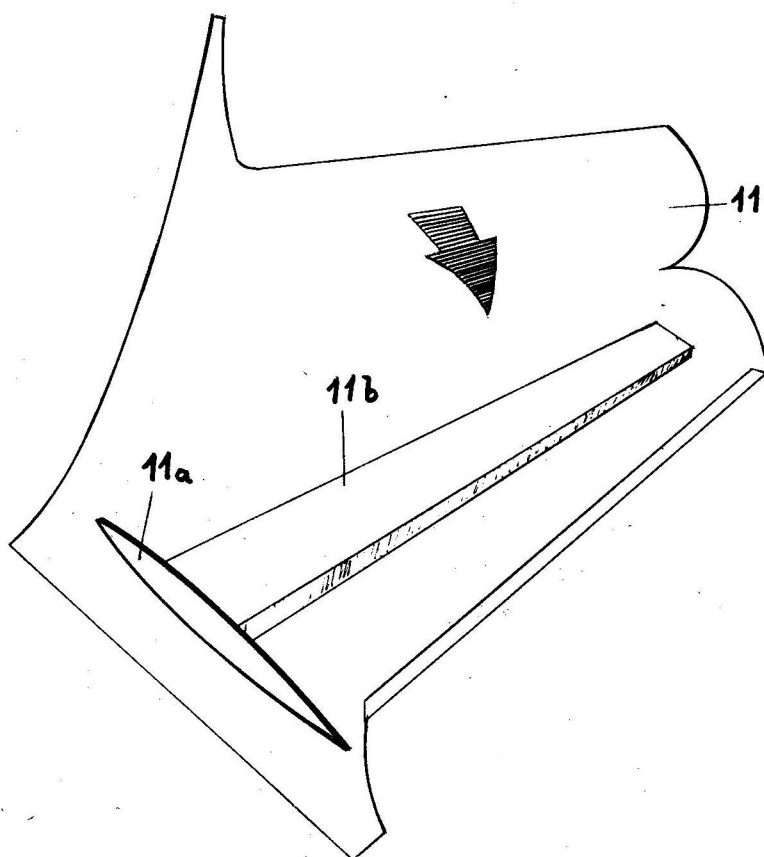
Teraz montujemy obydwie płyty (cz. 10 — lewy i cz. 11 — prawy). Sposób wykonania wzmocnień uwidocznił się na rys. 2. Przewidując założenie podwozia, wskazane jest

wklejenie do wewnątrz płyt kawałków odpowiednio przeciętego korka, co ułatwi nam osadzenie goleni kół. Gotowe skrzydła przyklejamy do kadłuba, nadając im odpowiedni, nieznaczny zresztą wznios. Po zamocowaniu skrzydeł wycina-

my i formujemy osłony wlotów powietrza (cz. 12 i 13), po czym przyklejamy je do boków kadłuba. W dalszej kolejności zamocowujemy po odpowiednim ukształtowaniu oprofilowania skrzydeł (cz. 14, 14a — lewa i 15, 15a — prawa).



Rys. 1



Rys. 2

Montaż elementów oprofilowania rozpoczynamy od przodu kadłuba. Montaż kolejnych osłon wlotów powietrza (cz. 16, 17, 18, 19 i 20) jest prosty i nie wymaga objaśnień.

Stateczniki pionowe po ukształtowaniu i sklejeniu dopasowujemy do krawędzi spływu skrzydeł i przyklejamy, zwracając uwagę na ich pionowe zamocowanie. Celem wzmocnienia stateczników poziomych przebijamy kadłub patyczkiem odpowiedniej długości i ustalamy go klejem, następnie osadzamy i przyklejamy same stateczniki. W tej fazie budowy ostrym nożykiem lub skośnię ułamaną żyłką wycinamy w dziobie kadłuba podłużne otwory imitujące wloty działek.

Golenie podwozia wykonujemy z drutu kształtując go wg odpowiednich wzorców (wz. I i II). Po oklejeniu ich sklejką (cz. 24 i 27) i zamocowaniu kół osadzamy je w miejscach oznaczonych i ustalamy klejem.

Koła możemy wykonać z kilku krążków tektury, które po sklejeniu do właściwej grubo-

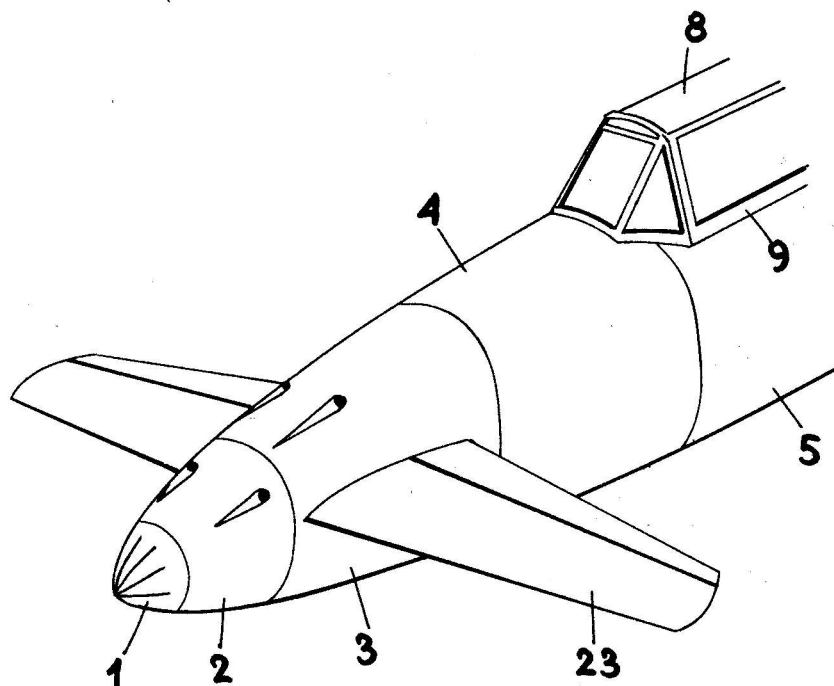
ci oszlifujemy papierem ściernym. Metoda ta jest jednak dość prymitywna. Lepiej za-

stosować gotowe kółka z jakiejś zepsutej zabawki. Oprofilowanie goleni (cz. 25 i 26) oraz osłony wnęk (cz. 25a i 26a) montujemy w następnej kolejności.

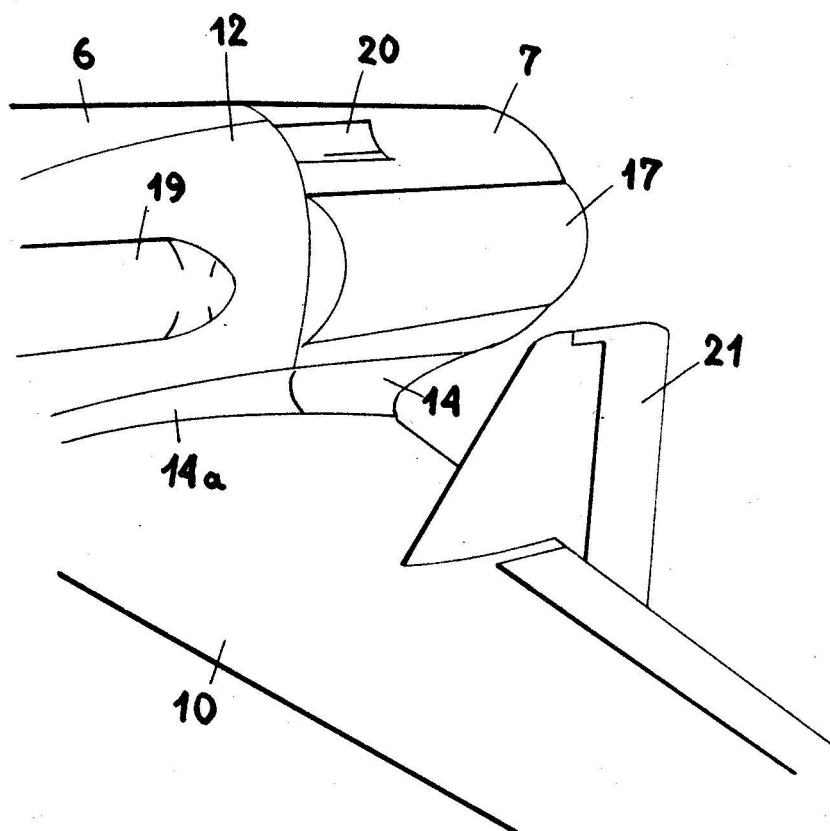
Ostatnią czynnością jest wykonanie śmigła. Musimy jej poświęcić sporo uwagi, szczególnie wówczas, gdy śmigło ma się obracać. Po starannym sklejeniu kołpaka wklejamy do wewnątrz pogrubiony tekturą krążek (cz. 30a). Następnie przez otworek w krążku wprowadzamy do wewnątrz kołpaka prosty kawałek drutu (cz. III) i ustalamy go klejem. Z kolei wykonujemy łopaty śmigła (cz. 33). Do wewnątrz każdej z nich wklejamy szpilki z obciętymi łebkami. Gotowe łopaty osadzamy w kołpaku i przyklejamy im odpowiedni skok. Po osadzeniu wszystkich łopat przylegające do krążka (cz. 30a) końcówki szpilek oklejamy kawałkiem kartonu (rys. 7).

Łożysko obrotowe śmigła najlepiej i najprościej jest wykonać ze zwiniętego w ciasny rulonik paska kalki technicznej, w którym osadzamy wał śmigła. Końcówkę wału zabezpieczamy małym krążkiem kartonu, który nie może być większy od średnicy łożyska. Całość osadzamy w otworze wręgi 7b, dopasowanym wielkością do grubości łożyska.

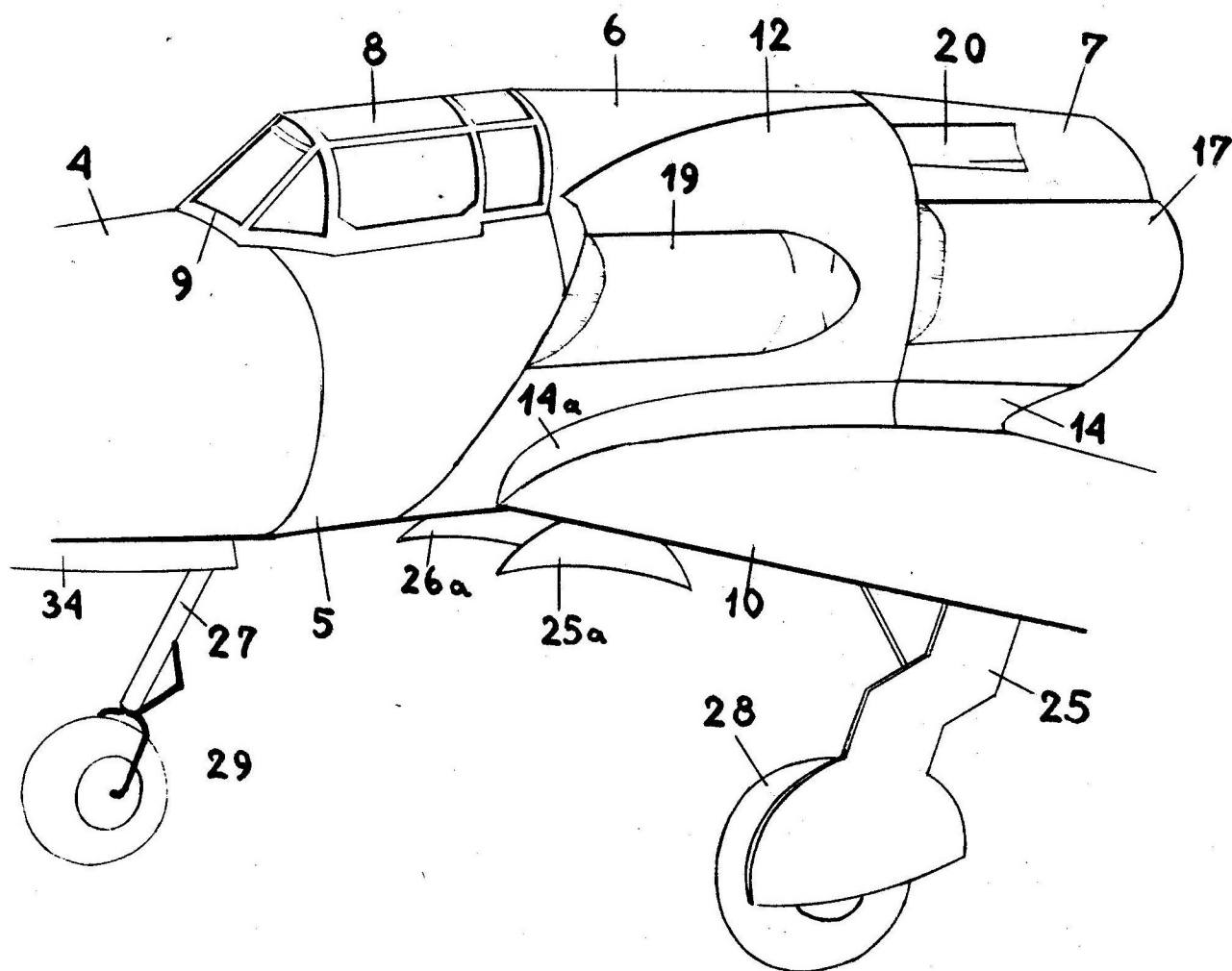
Na gotowym modelu możemy dokonać retuszu, a mianowicie wszystkie nie pokolorowane miejsca, jak krawędzie, zadrapania itp., malujemy akwarelą w odpowiednio dobranym kolorze. Wyretuszowany model można pomalować rozcieńczonym lakierem bezbarwnym (nie olejnym), który zabezpieczy go przed działaniem kurzu i wilgoci. Lakier należy nakładać cienką warstwą, zwracając szczególną uwagę na miejsca klejone, tak aby nie rozpuścić spoiny klejowej.



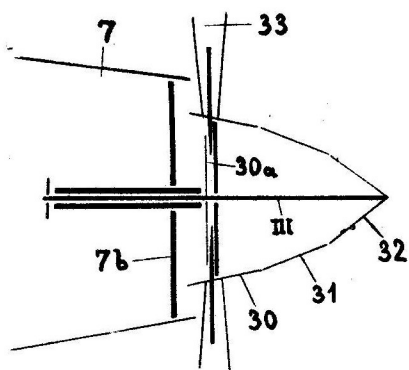
Rys. 3



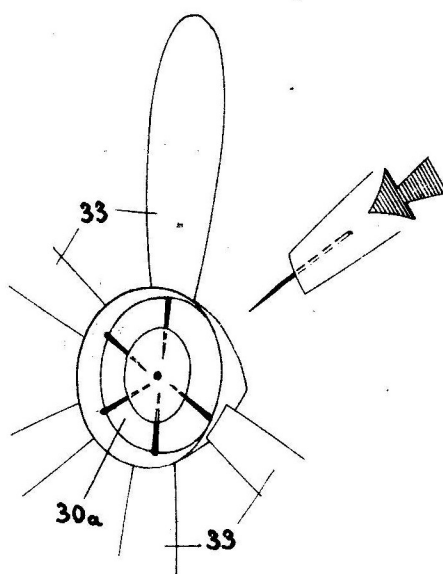
Rys. 4



Rys. 5



Rys. 6



Rys. 7

W NASTĘPNYM
NUMERZE
OPUBLIKUJEMY
PLANY
STATKU
RZECZNEGO
„KRAKUS”