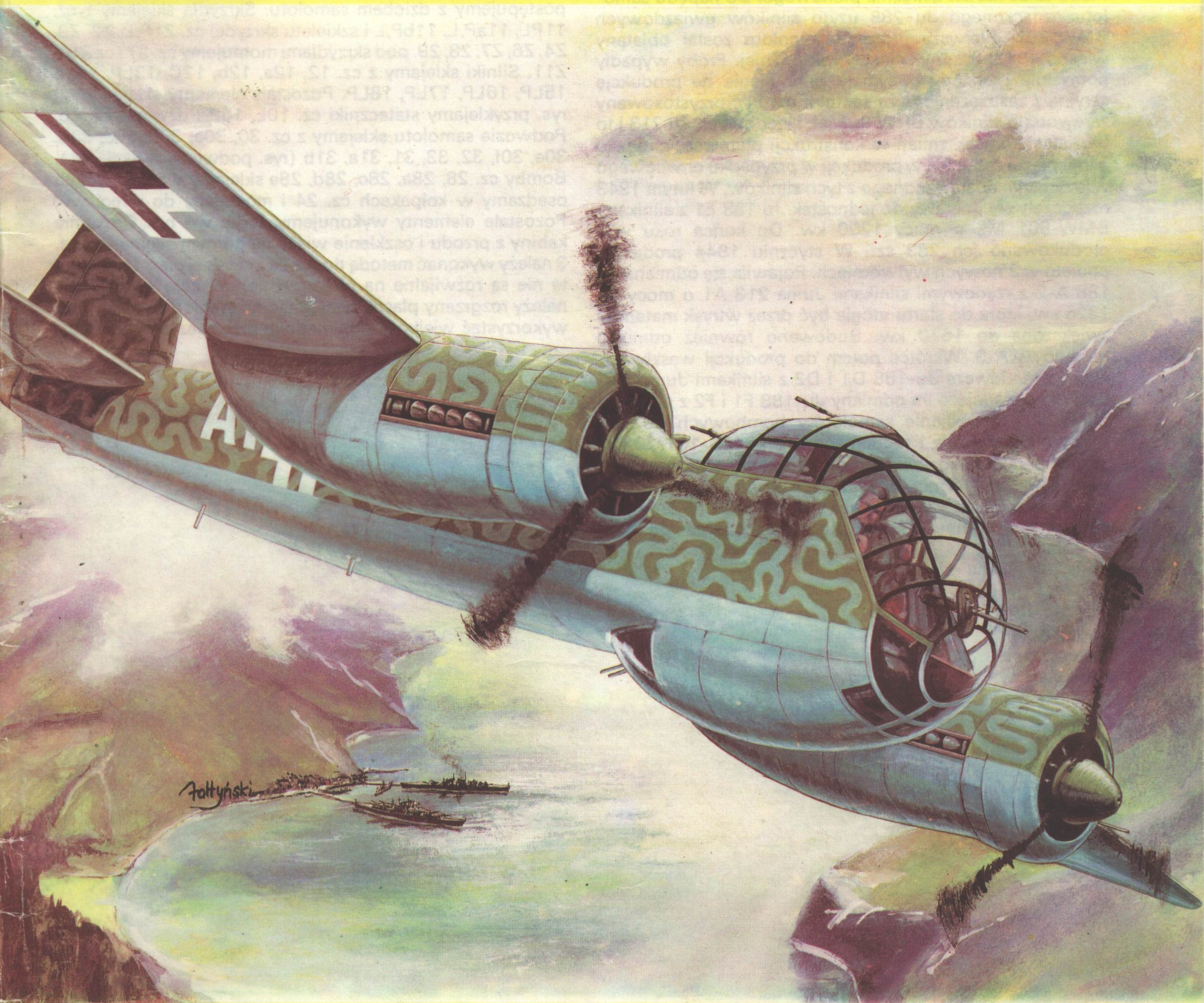


Model kartonowy

1:33

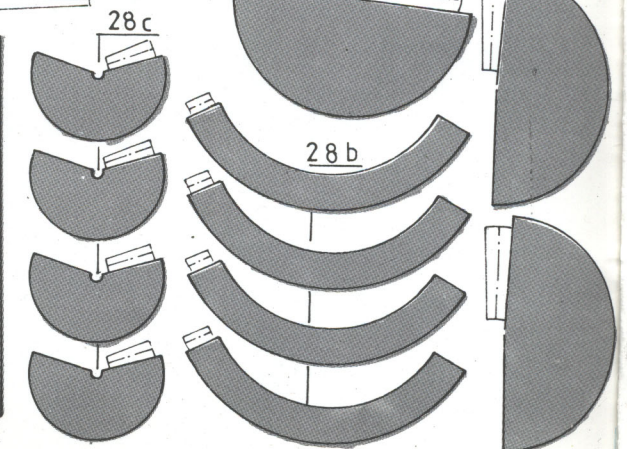
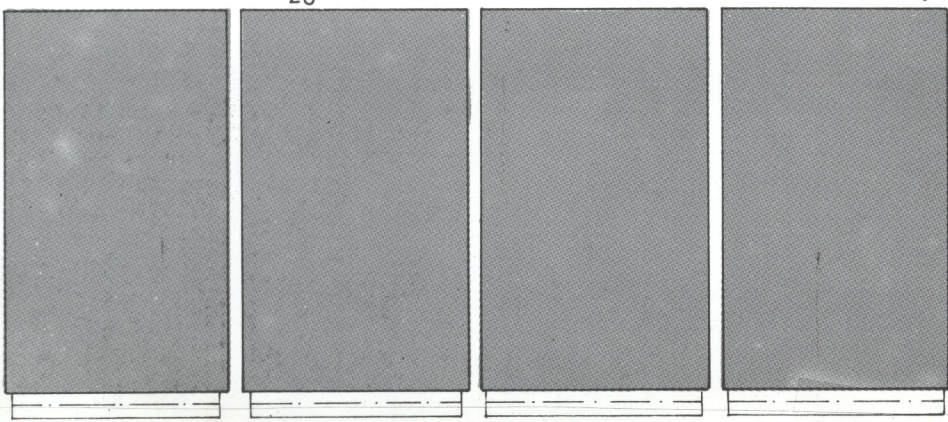
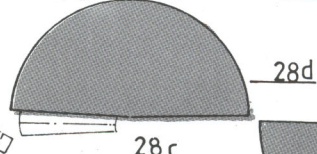
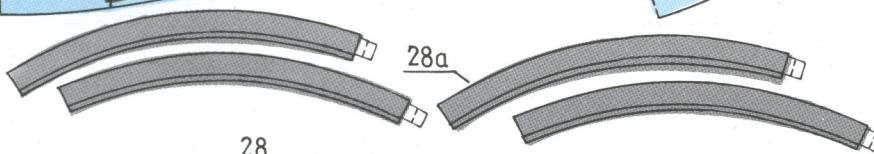
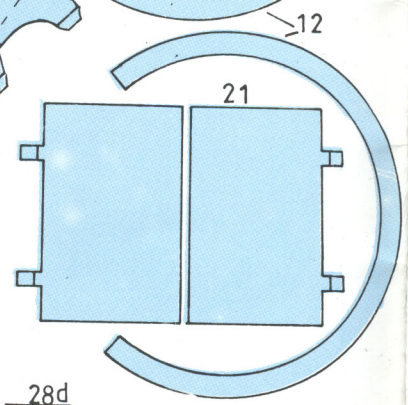
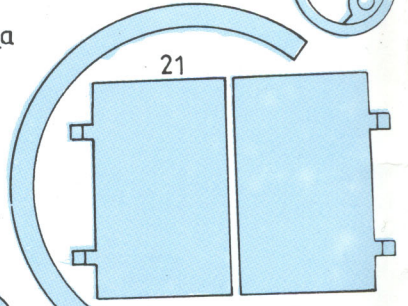
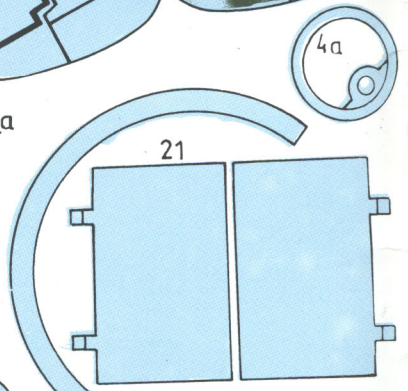
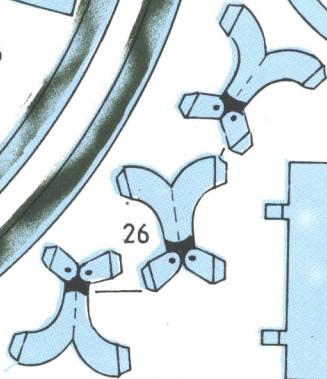
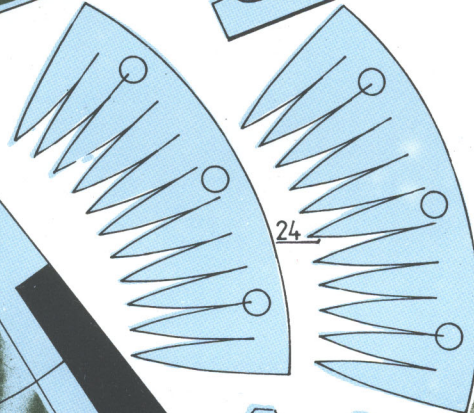
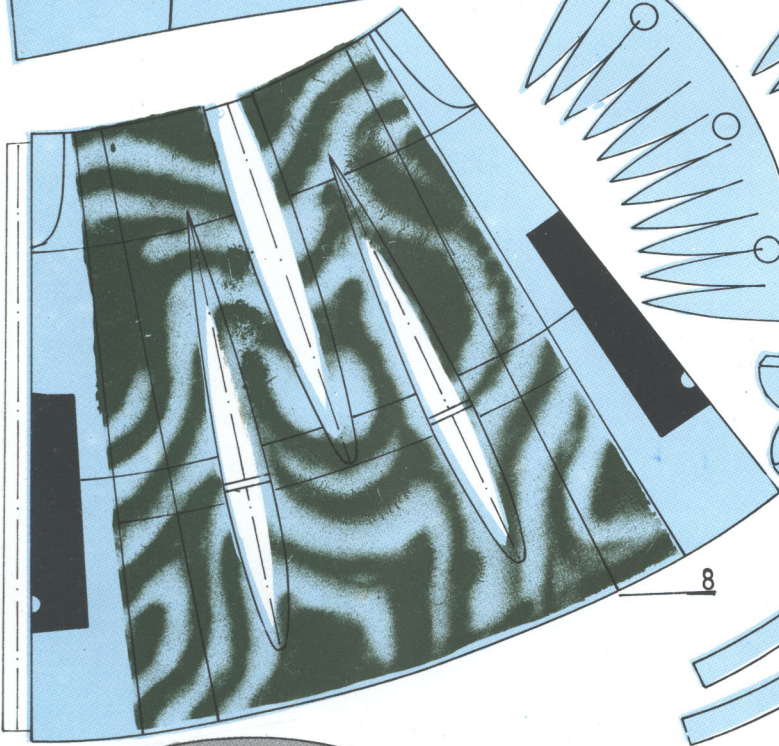
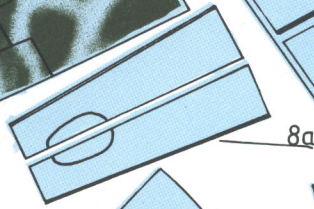
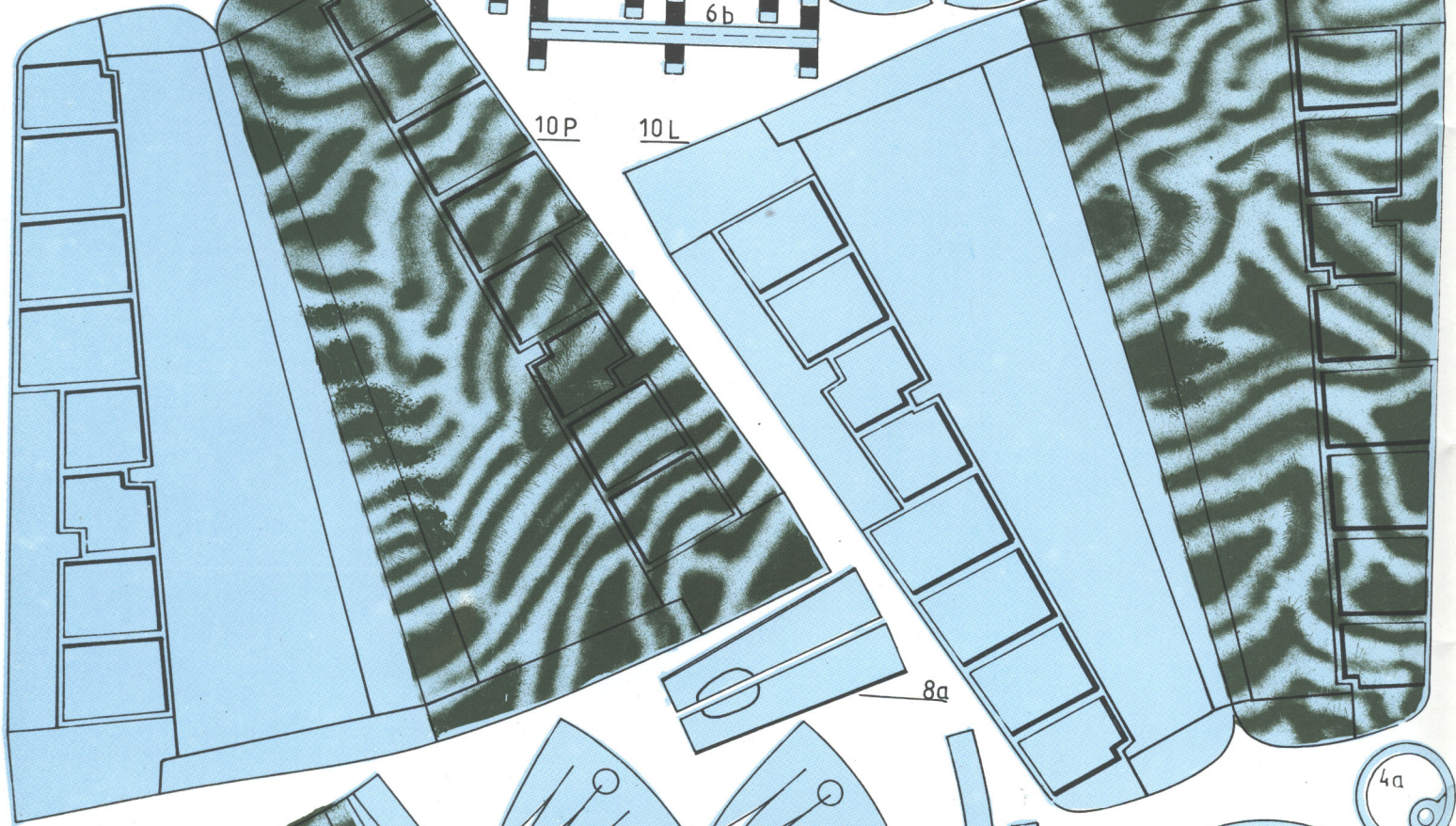
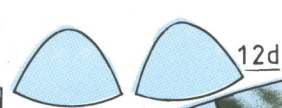
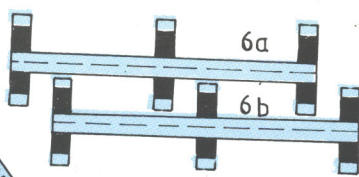
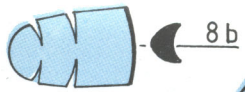
Ju 188 A

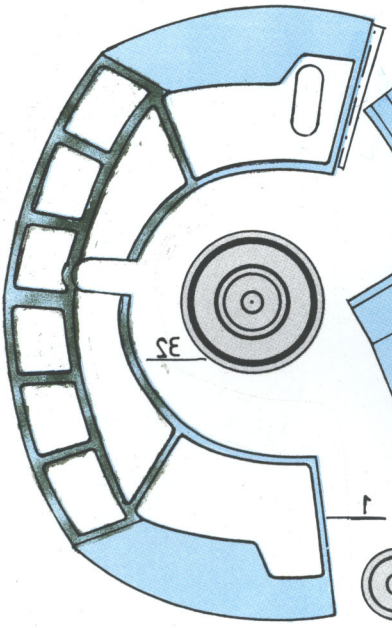
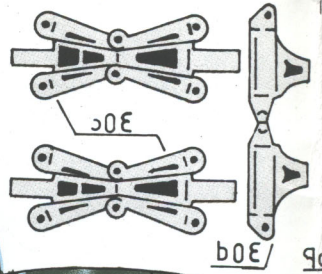
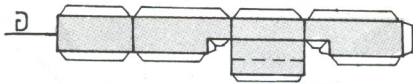


GPM

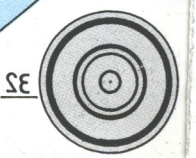
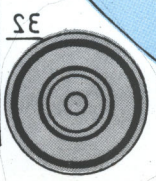
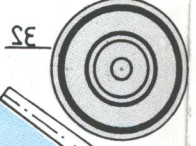
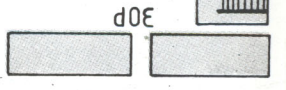
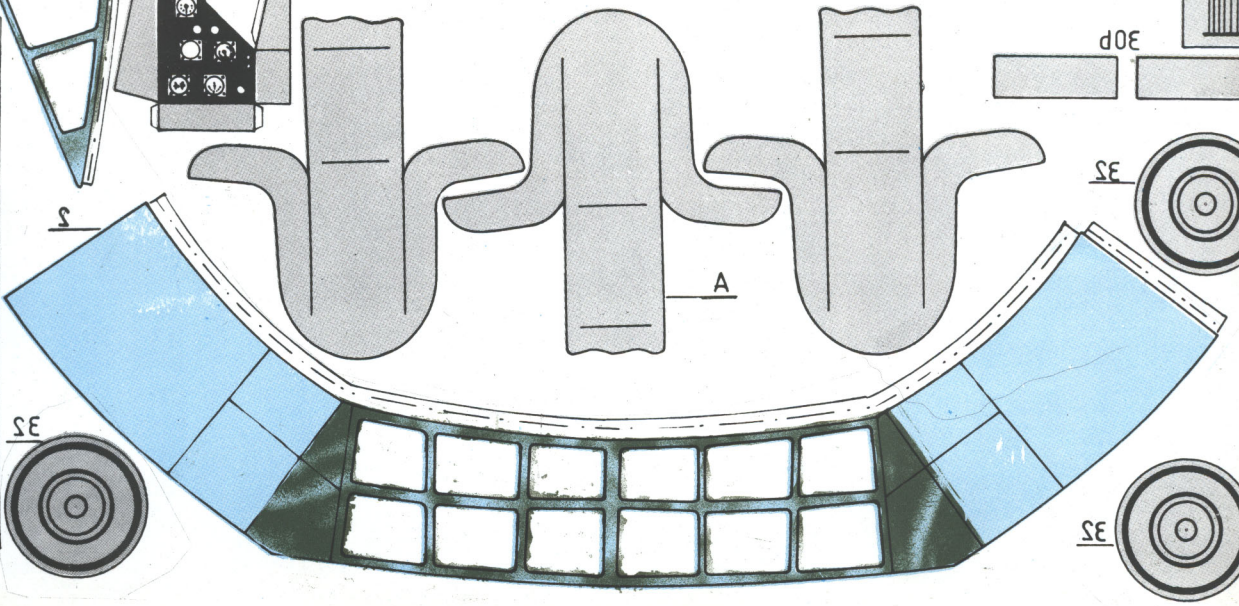
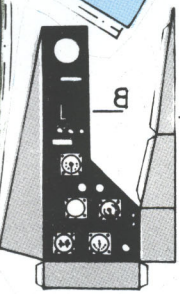
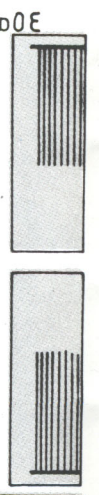
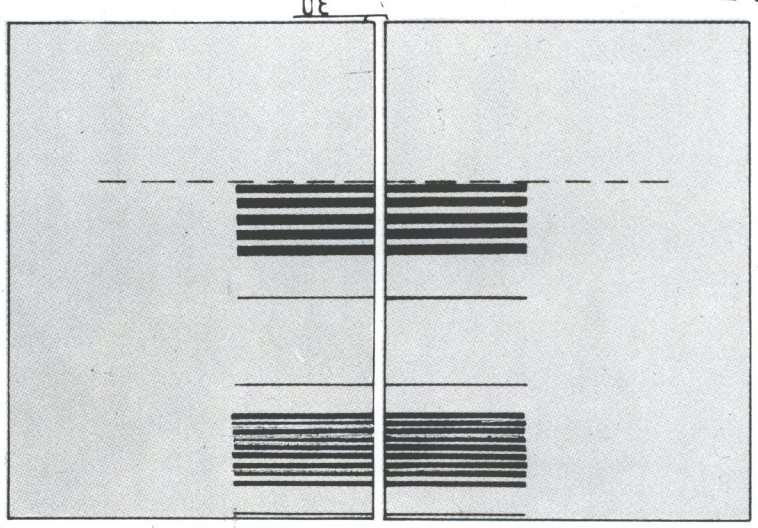
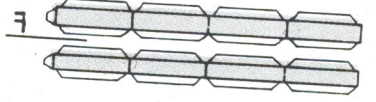
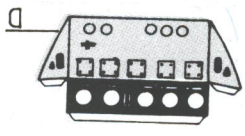
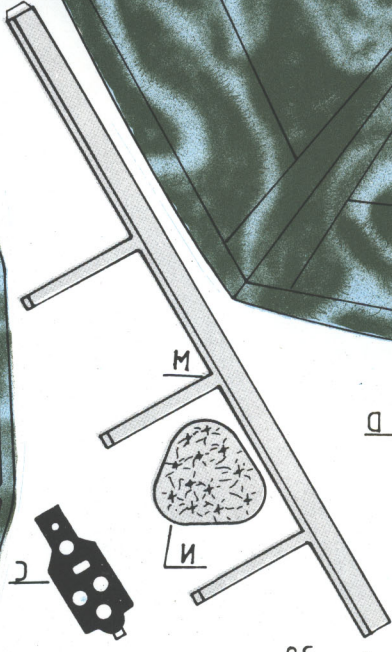
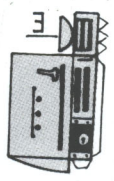
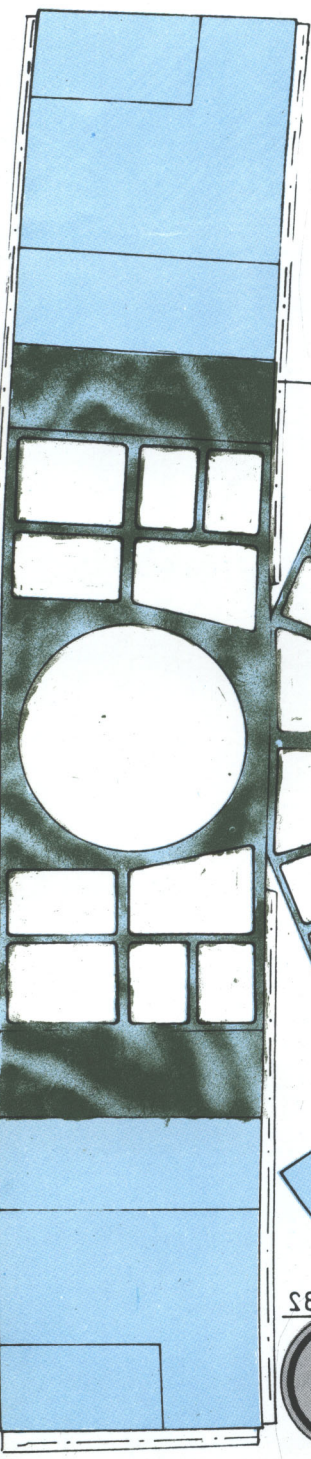
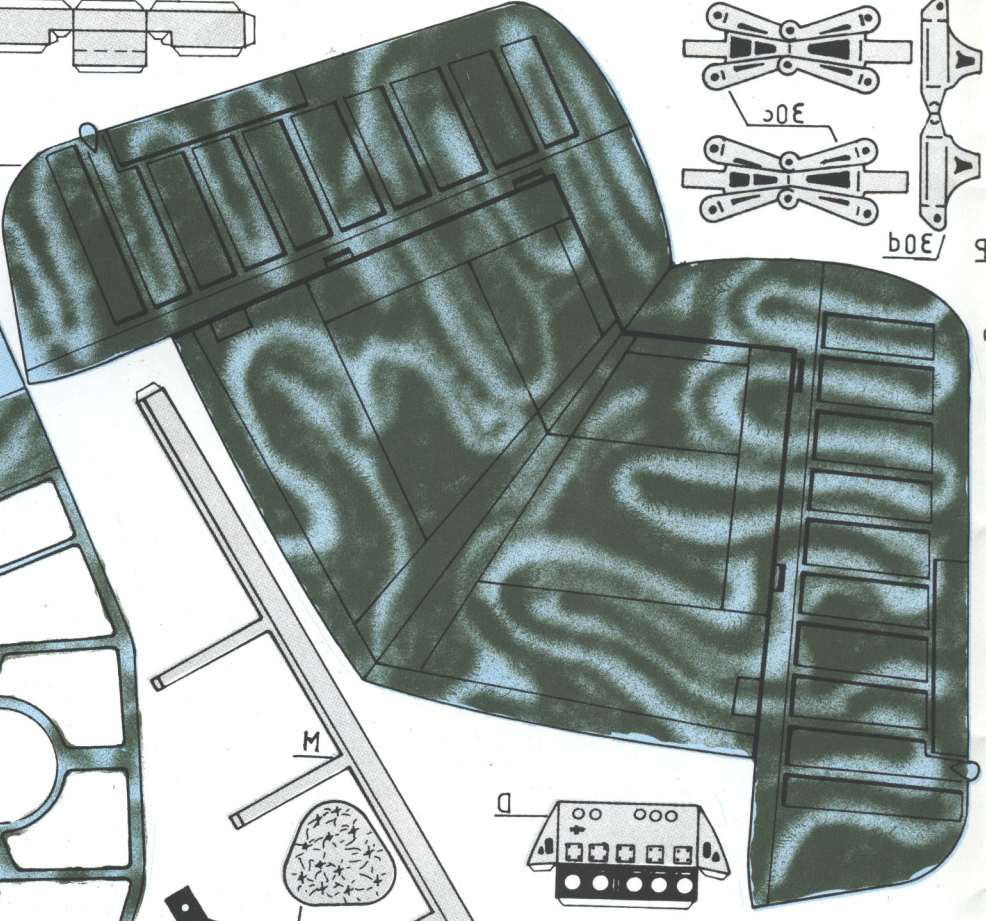
Nr 46

35000,-





e



18L

15L

19aL

14L

23

11L

16L

17L

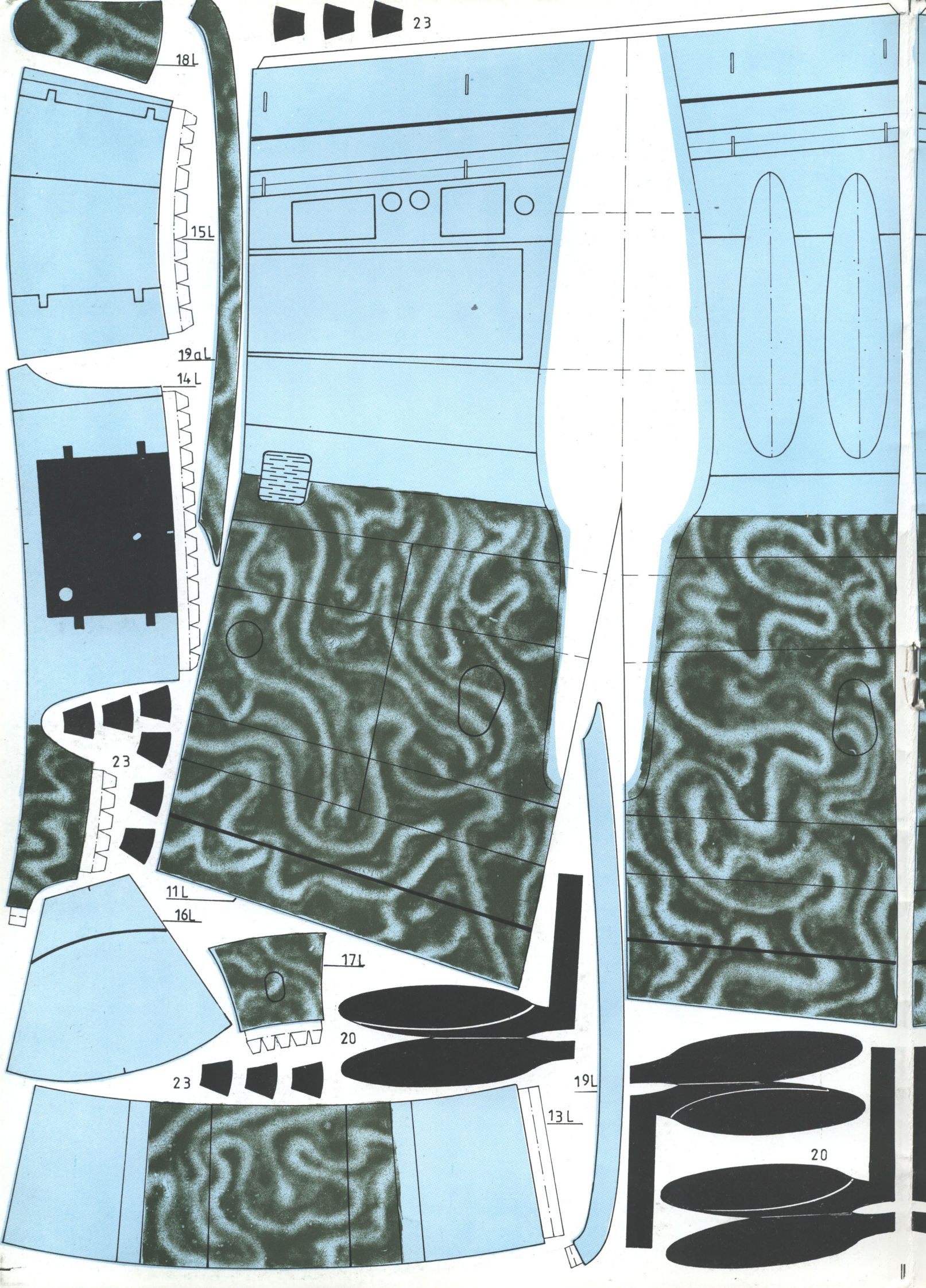
20

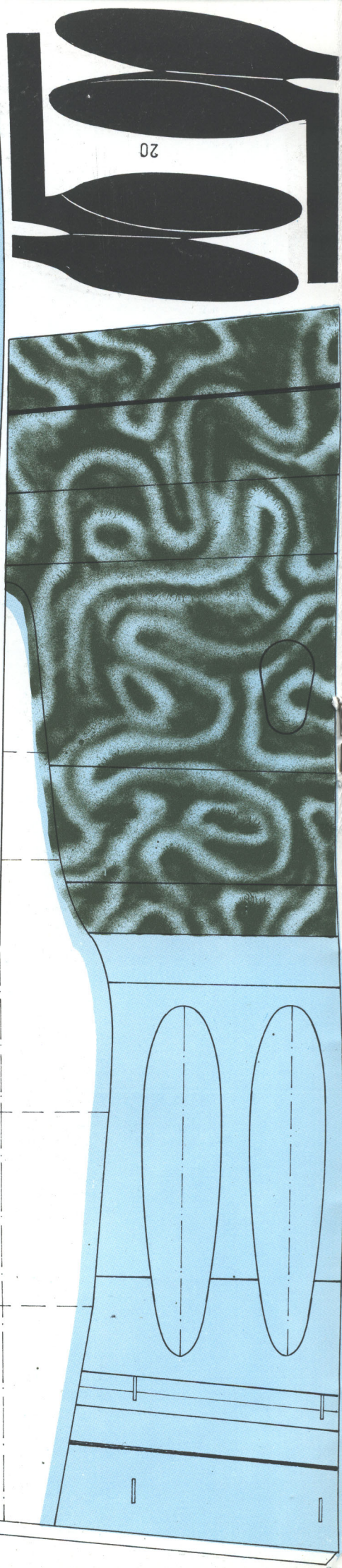
23

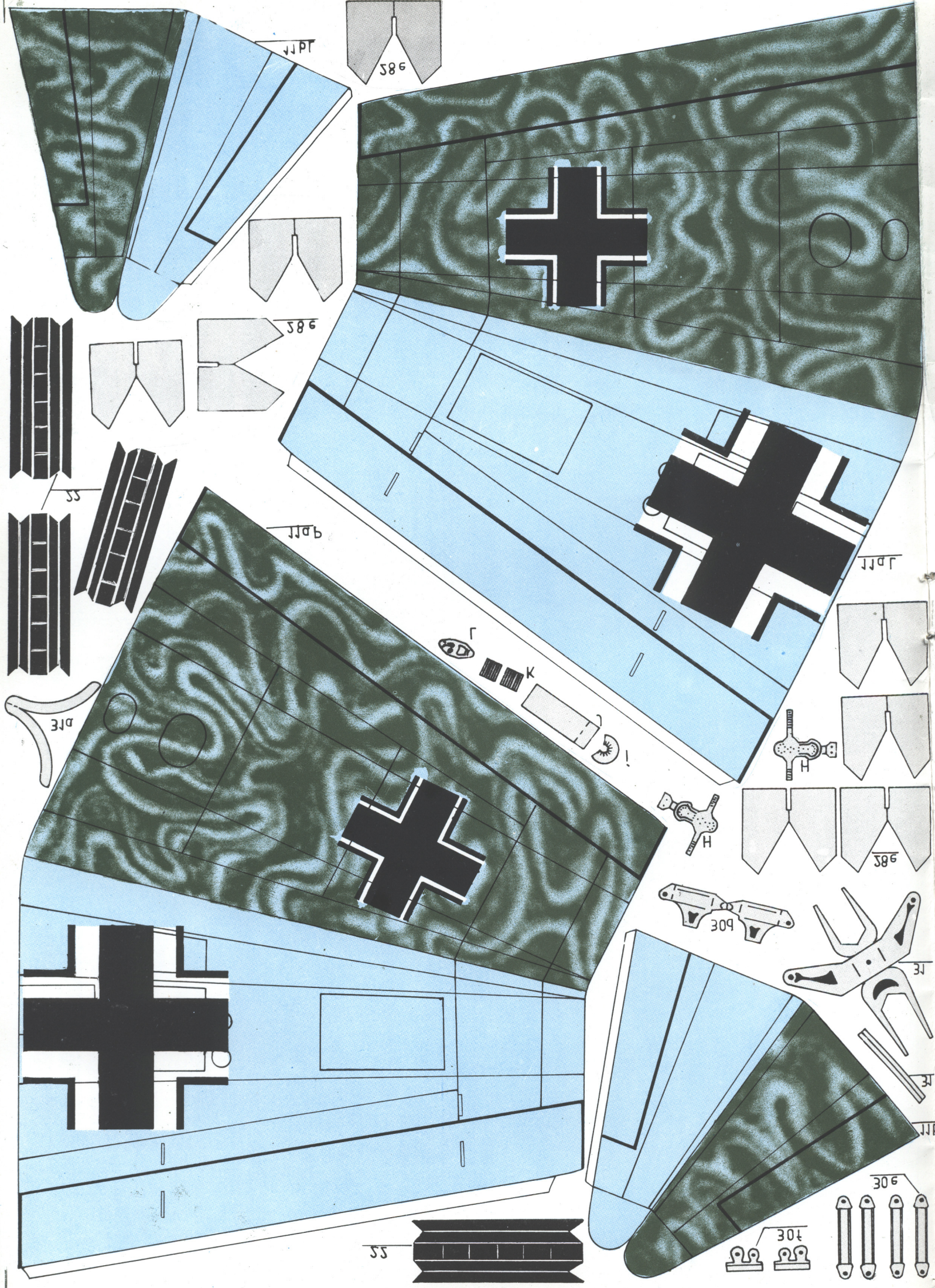
19L

13L

20







11PT

586

586

11PB

11PT

586

3J

3J

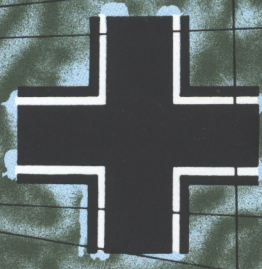
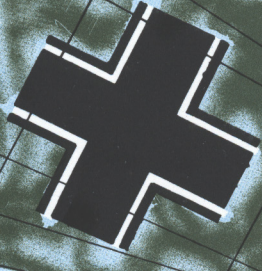
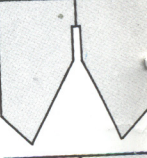
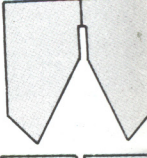
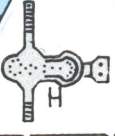
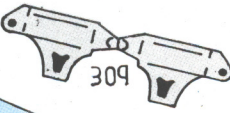
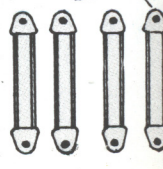
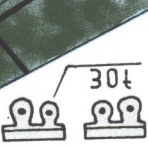
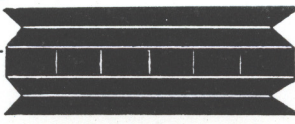
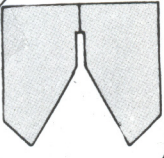
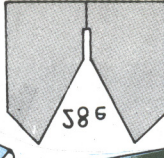
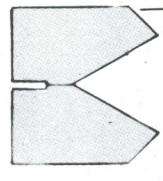
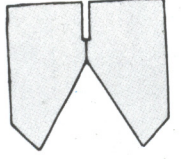
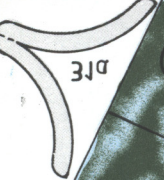
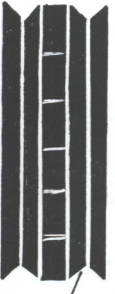
11PT

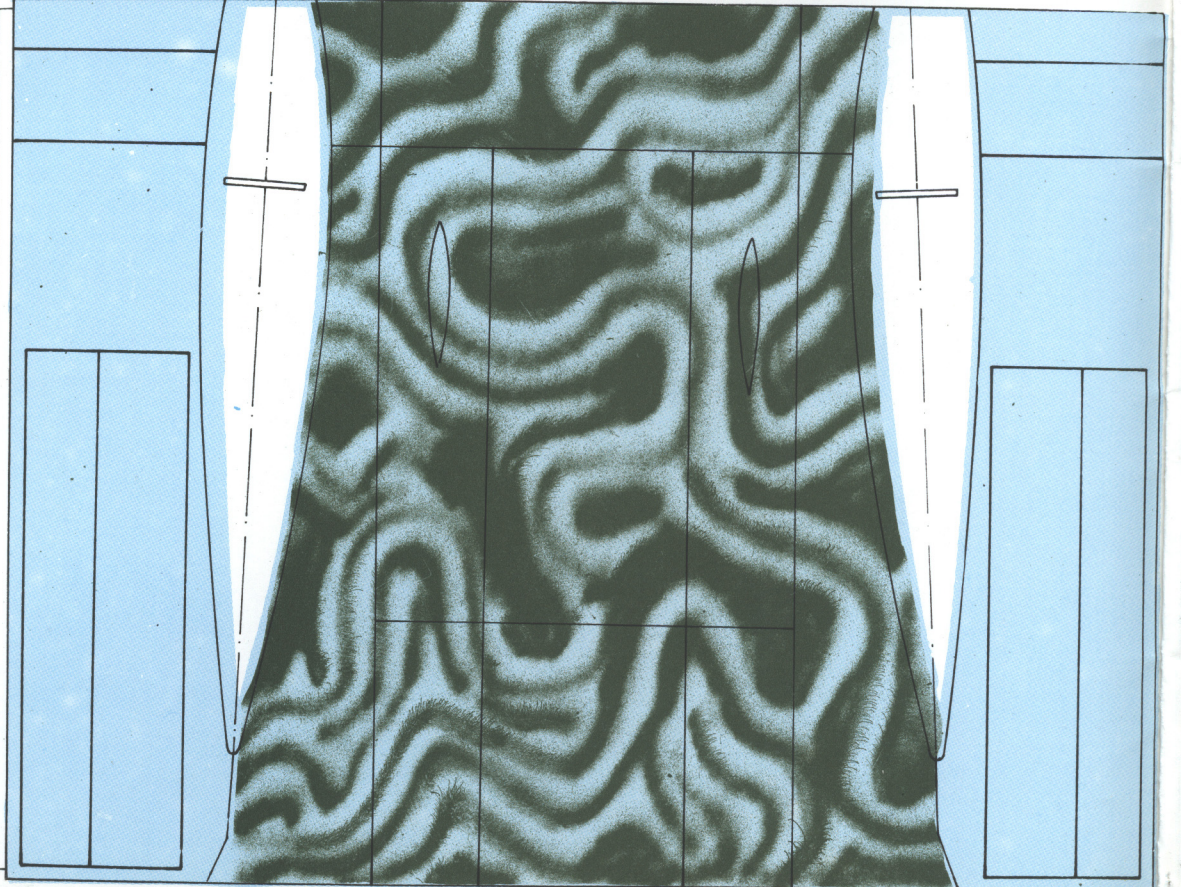
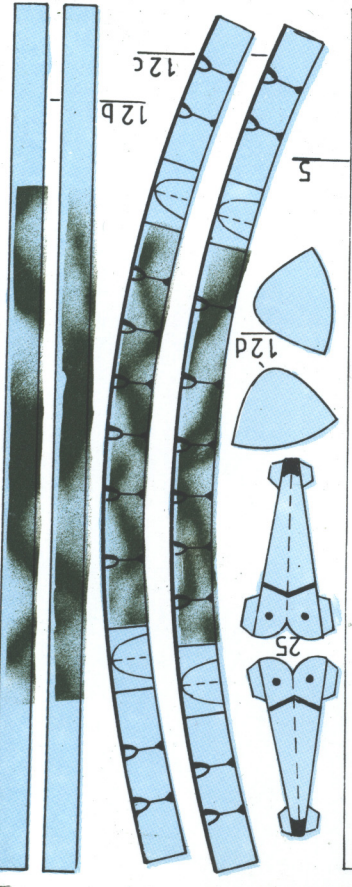
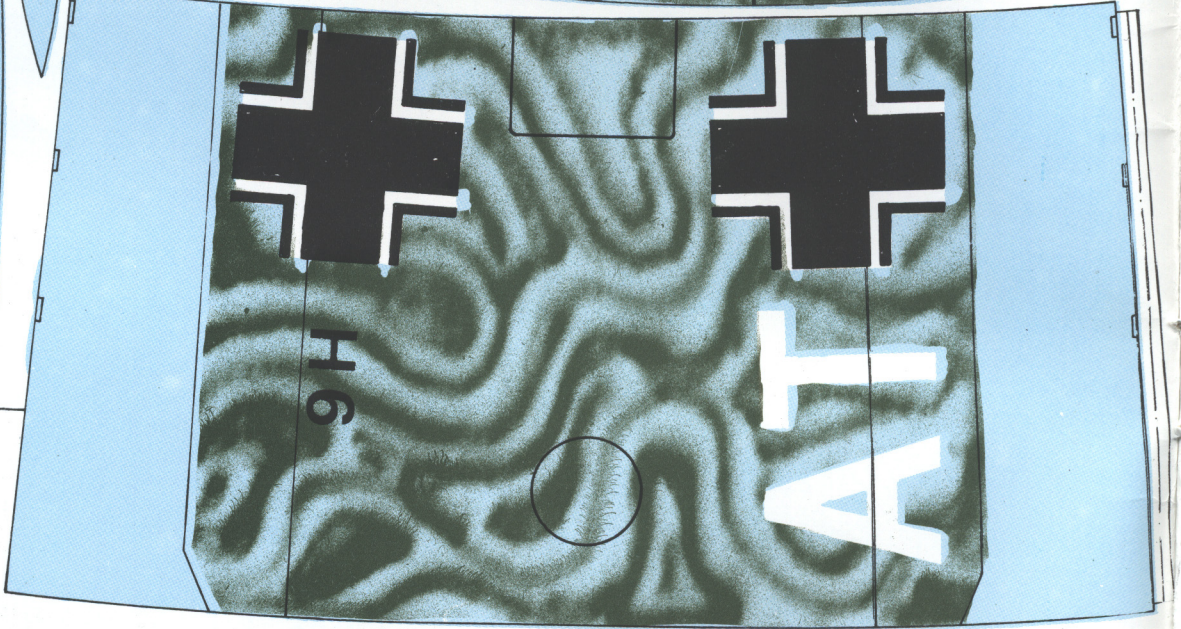
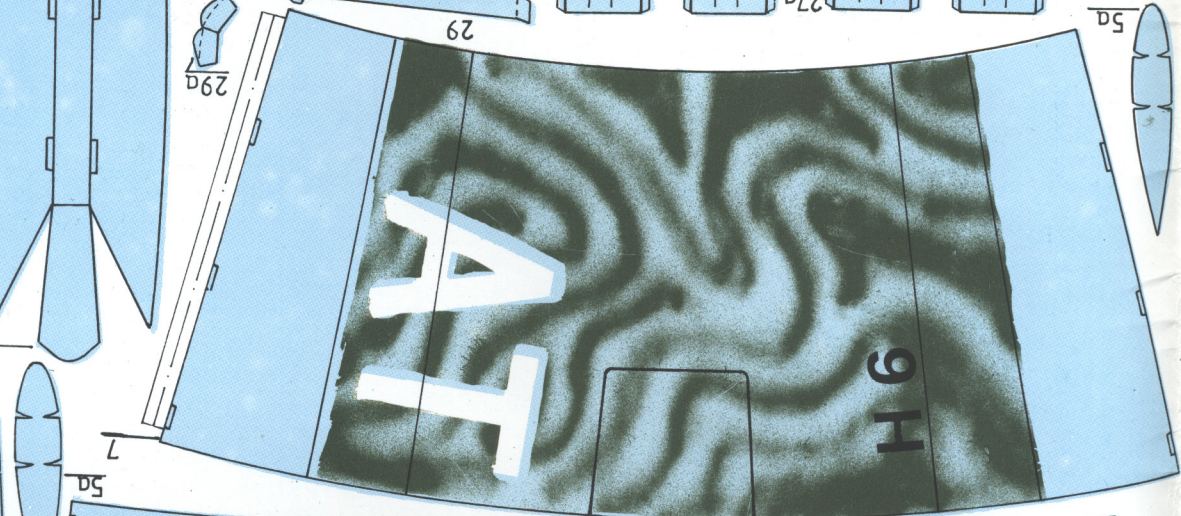
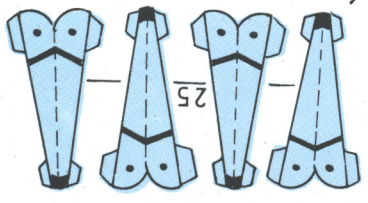
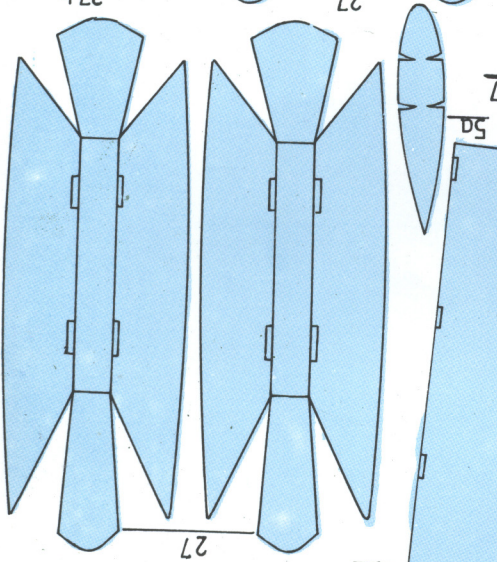
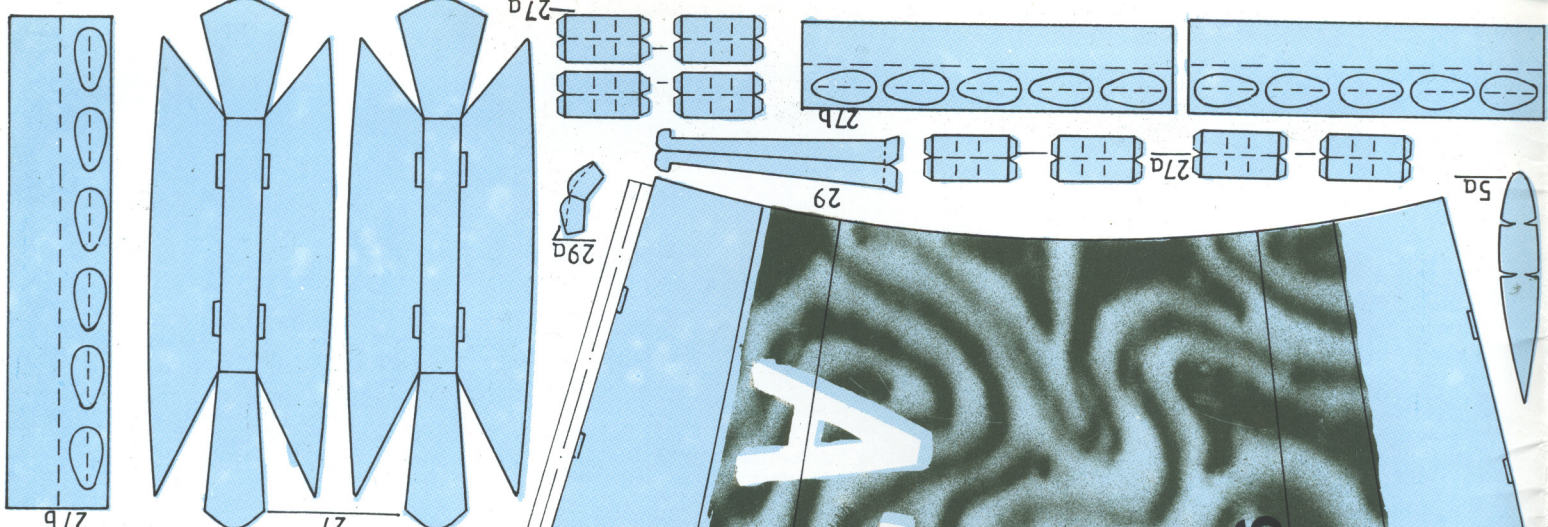
306

30E

55

309





Na fotografiach



KIRISHIMA - model kartonowy nr. 44



LÜTZOW - nasz następny model

GPM 90-954 ŁÓDŹ skr poczt 13

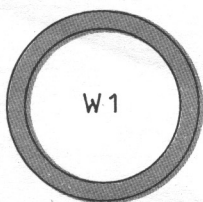
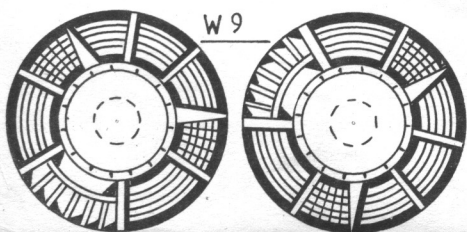
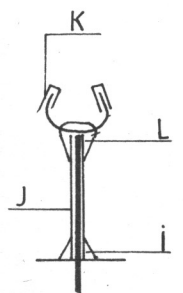
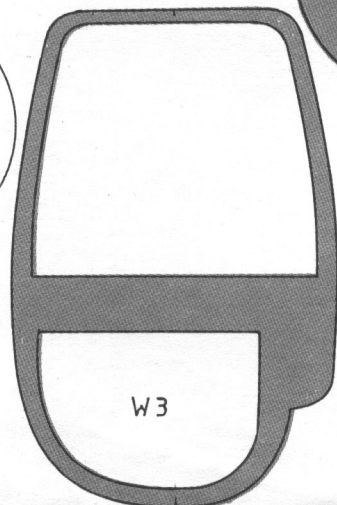
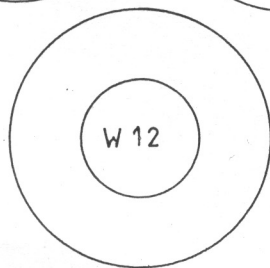
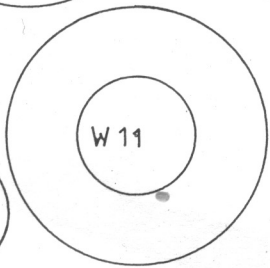
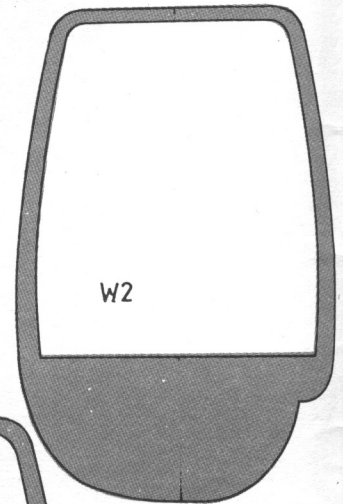
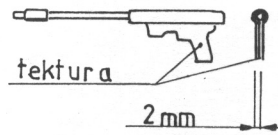
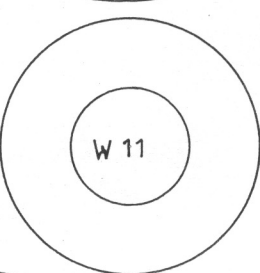
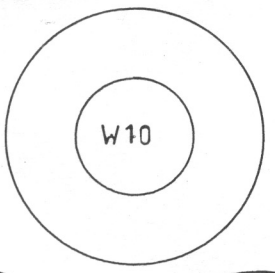
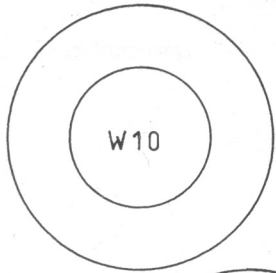
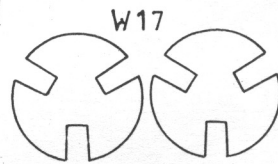
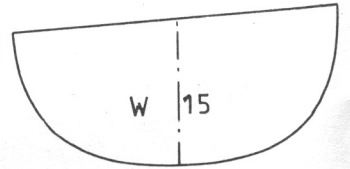
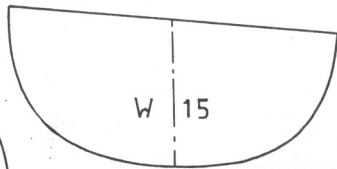
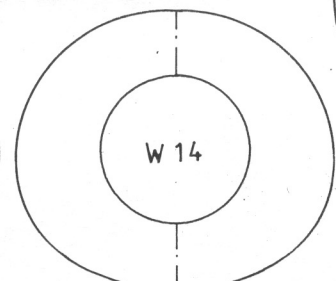
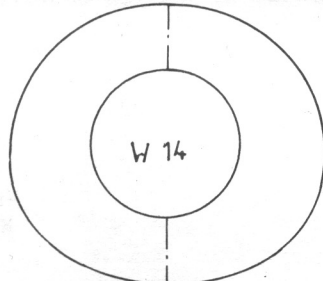
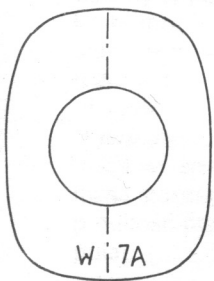
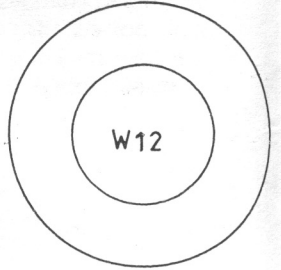
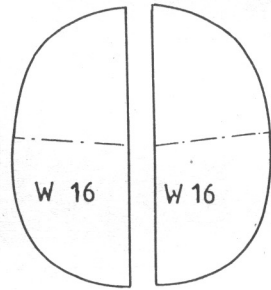
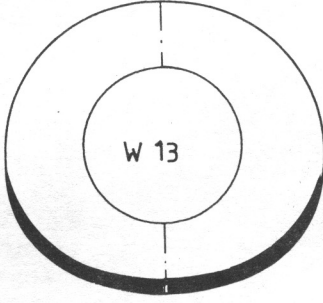
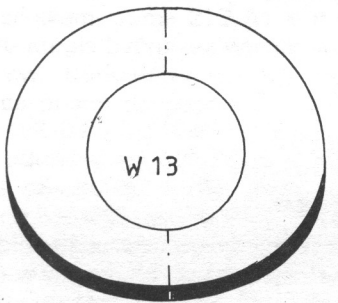
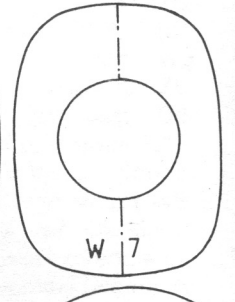
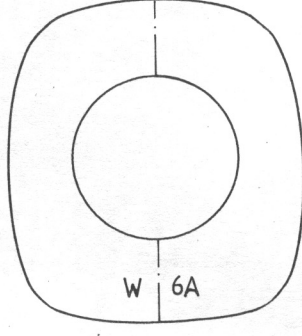
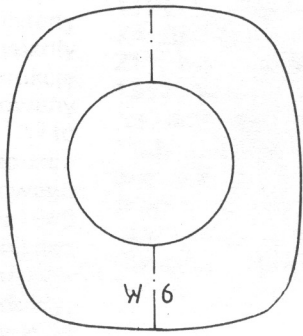
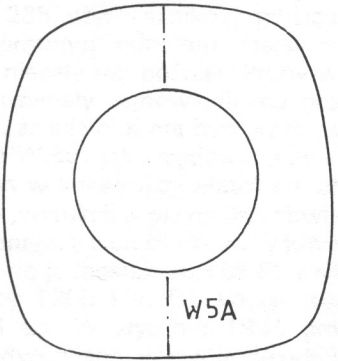
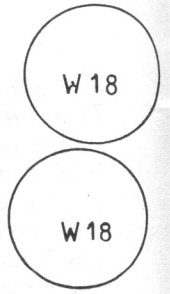
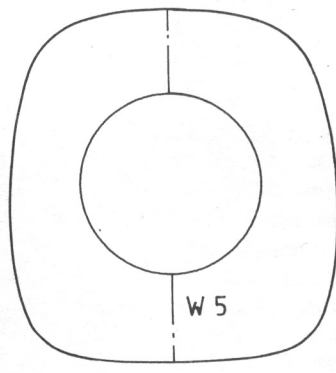
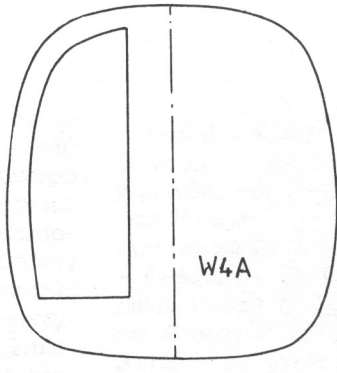
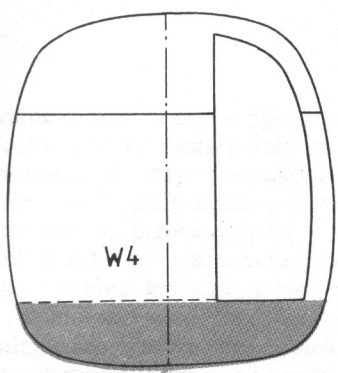
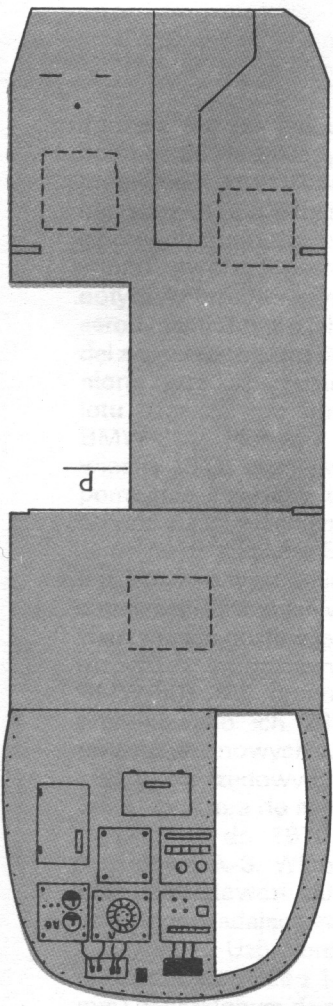
Junkers JU 88 był udanym typem szybkiego średniego bombowca ale zakłady już w 1939 przystąpiły do pracy nad programem tzw. „bombowca B” czyli wysokościowego następcy JU 88 oznaczonego Ju 288. Kiedy jednak prace z powodu trudności technicznych przeciągały się, postanowiono stworzyć pośrednią odmianę rozwojową. Zmiany dotyczyły przede wszystkim kabiny, która otrzymała bardziej aerodynamiczny kształt i pełne oszklenie. Rozpiętość skrzydeł zwiększono przez dodanie szpiczastych końcówek. Zmieniono także kształt ustrzenia pionowego. Do napędu samolotu oznaczonego Ju 288 użyto silników gwiazdowych BMW-801. Pierwszy prototyp samolotu został oblatany wiosną 1942, drugi w niecały rok później. Próby wypadły pomyślnie i zakłady otrzymały zamówienie na produkcję seryjną z zastrzeżeniem, że samolot ma być przystosowany zarówno do silników BHW 801 jak i rządowych Ju 213 i to bez jakichkolwiek zmian w konstrukcji płatowca, chodziło o uniknięcie zaburzeń w produkcji w przypadku chwilowego wstrzymania dostaw jednego z tych silników. W lutym 1943 rozpoczęły się dostawy do jednostek Ju 188 E1 z silnikami BMW-801 ML o mocy 1200 kw. Do końca roku wyprodukowano ich 283 szt. W styczniu 1944 produkcję podjęto w 2 nowych wytwórniach. Pojawiła się odmiana Ju 188 A-2 z rządowymi silnikami Jumo 213 A1 o mocy po 1325 kw, która do startu mogła być przez wtrysk metanolu zwiększona do 1670 kw. Budowano również odmianę torpedową A-3. Wkrótce potem do produkcji weszły odmiany zwiadowcze Ju-188 D1 i D2 z silnikami Jumo 213 oraz odpowiadające im odmiany Ju-188 F1 i F2 z silnikami BMW 801. Uzbrojenie samolotów bombowych Ju 188 składało się zwykle z 1 ruchomego działka MG-151/20 (20 mm) w oszklonym dziobie samolotu, 2 karabinów maszynowych MG-131 (13 mm) w wieżyczce obrotowej na szczycie kabiny i w tylnej części także oraz 1 km. MG-81 (7,9 mm) do obrony tylnej i dolnej półsfery. Ju 188 mógł zabrać do 3000 kg bomb.

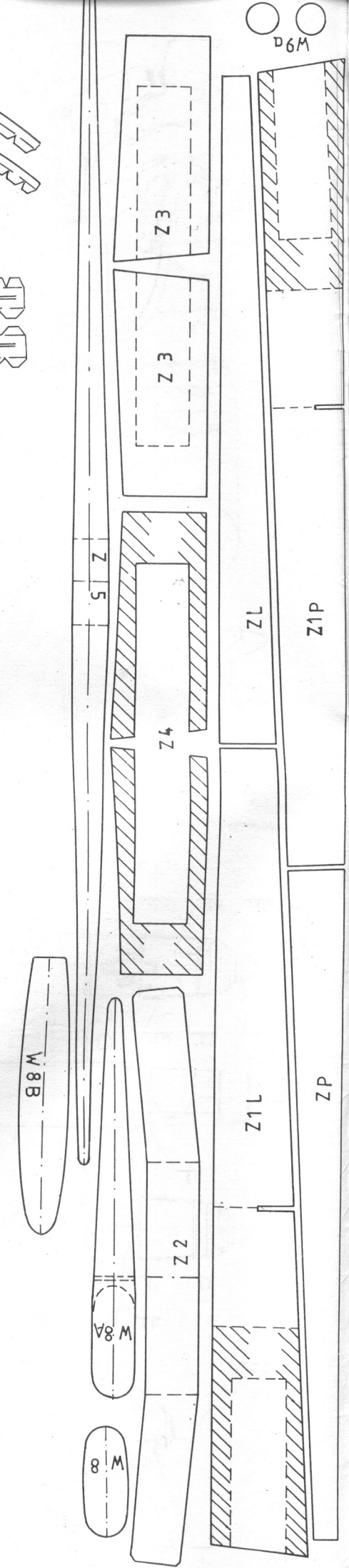
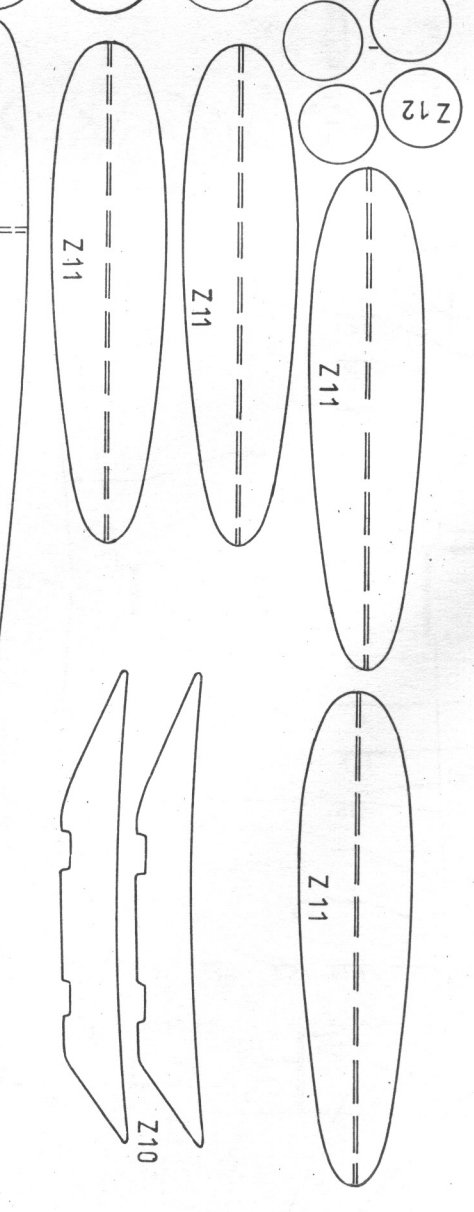
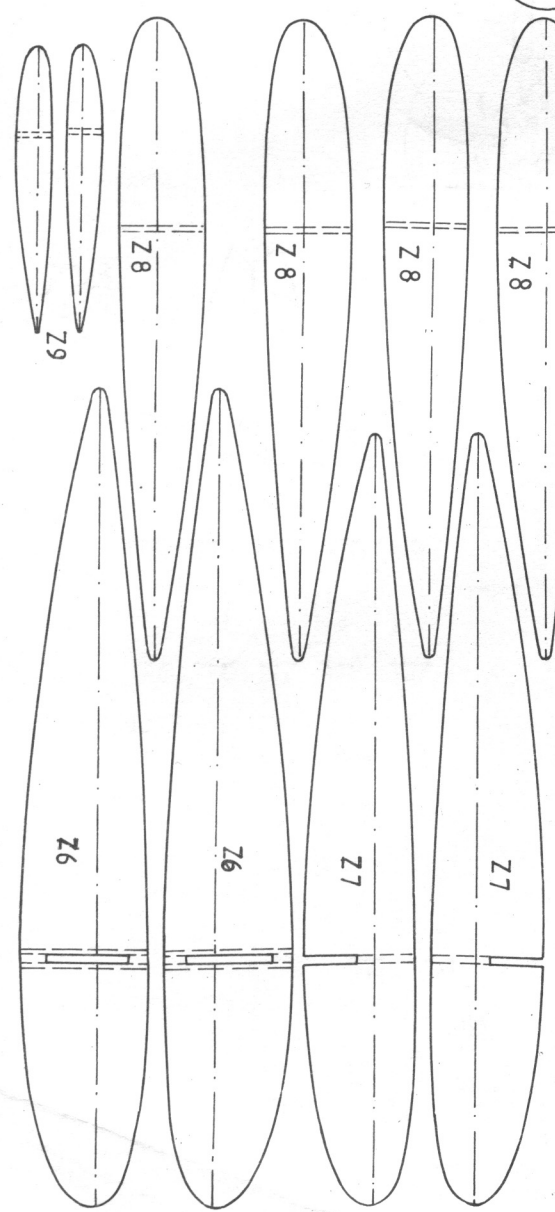
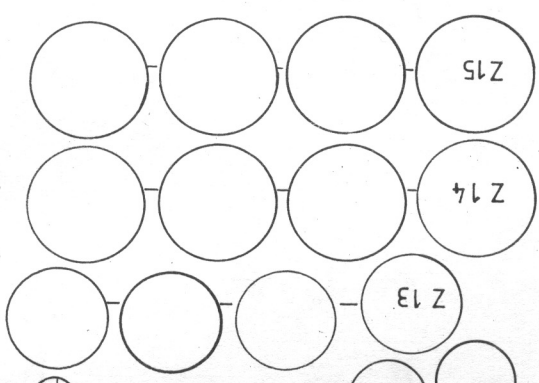
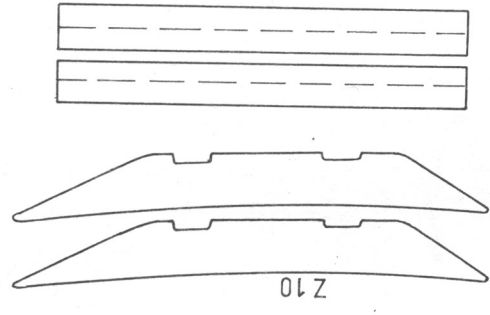
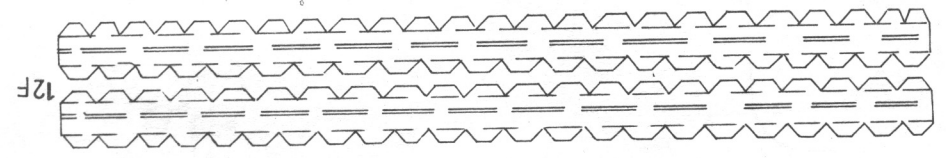
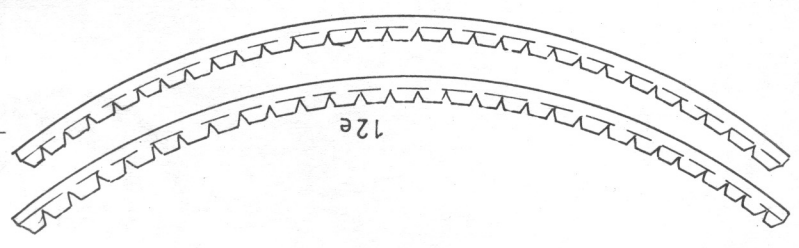
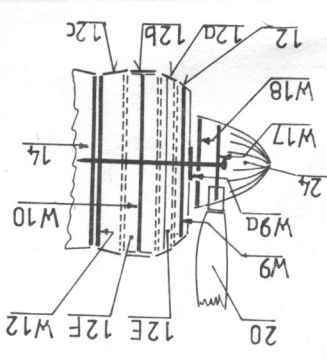
Dane techniczne

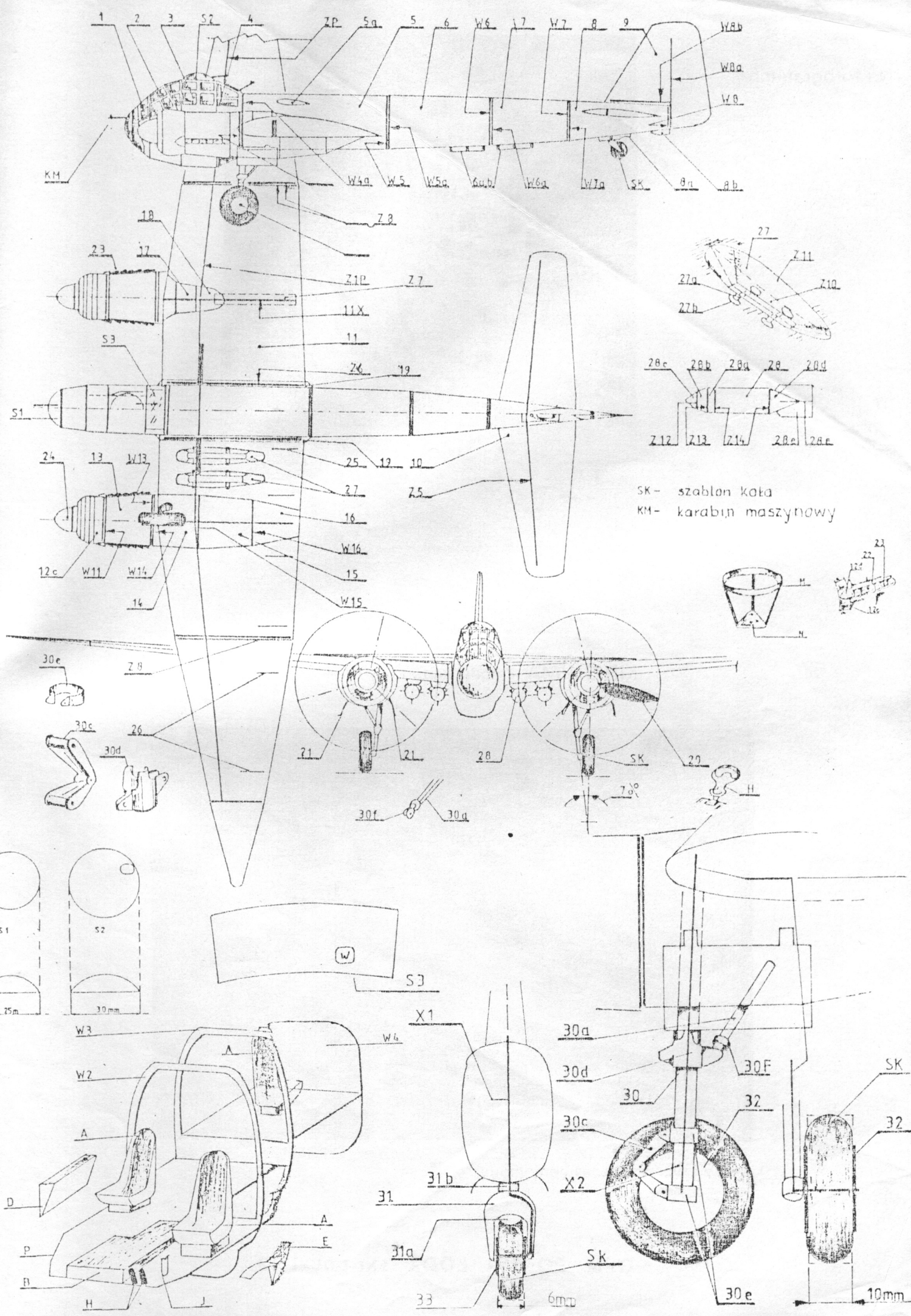
rozpiętość -	22 m
długość -	14,95 m
wysokość -	4,45 m
masa własna -	9860 kg
masa startowa -	14, 510 kg
prędkość max -	500 km/h
pułap -	9350 m
zasięg -	1950 km

Opis budowy.

Kadłub - skleamy z cz. 1, 2, 3, 4, 5, 5a, 6, 6a, 6b, 7, 8, 9 i wręg w1, w2, w3, w4, w4a, w5, w5a, w6, w6a, w7, w7a, w8, w8a, w8b. Kabinę rozpoczynamy od sklejenia segmentu z cz. P i wręg w2, w3 przyklejamy cz. G, F; fotele A cz. B, H, i drążek sterowy cz. i, j, k, l po czym oklejamy cz. 3, 4, 2, 1 (według kolejności), na wewnętrznych powierzchniach naklejamy cz. E, D na górnej części cz. 2 doklejamy cz. C w/g rys. Części M, N skleamy wg rys i wklejamy w otwór w cz. 3 i nakrywamy kopólką wytłoczoną wg szablonu, podobnie postępujemy z dziobem samolotu. Skrzydła skleamy z cz. 11PL, 11aP,L, 11bP,L i szkieletu skrzydeł cz. Z1P,L, Z2, Z3, Z4, Z6, Z7, 28, 29. pod skrzydłami montujemy cz. 27 i cz Z10, Z11. Silniki skleamy z cz. 12, 12a, 12b, 12C, 13LP, 14,P, 15LP, 16LP, 17LP, 18LP. Pozostałe elementy skleamy wg rys. przyklejamy stateczniki cz. 10L, 10P i dźwigar cz. Z5. Podwozie samolotu skleamy z cz. 30, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 32, 33, 31, 31a, 31b (rys. podwozia w skali 1:1). Bomby cz. 28, 28a, 28c, 28d, 28e skleamy wg rys. Śmigła osadzamy w kołpakach cz. 24 i mocujemy do wręgi w9. Pozostałe elementy wykonujemy ściśle wg rys. Oszklenie kabiny z przodu i oszklenie wieży na górnym segmencie cz. 3 należy wykonać metodą tłoczenia z cienkiej plexi (elementy te nie są rozwijalne na płaszczyźnie). W celu wytłoczenia należy rozgrzany plastik naciągnąć na szablon (wg rys.) lub wykorzystać wielkość odpowiedniej przezroczystej piłeczki.







SK - szablon kota
 KM - karabin maszynowy

