

MODEL KARTONOWY
PAPER-CARD MODEL
KARTONMODELLBAU

Assembly instructions on www.gpm.pl
Montageanleitung auf www.gpm.pl

KARTONOWE

ABC

ISSN 1428 - 4818

11'2005

NUMER SPECJALNY

Ki-100 GOSHIKISEN

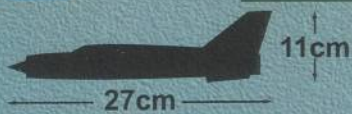


STOPIEŃ
TRUDNOŚCI

1

2

3



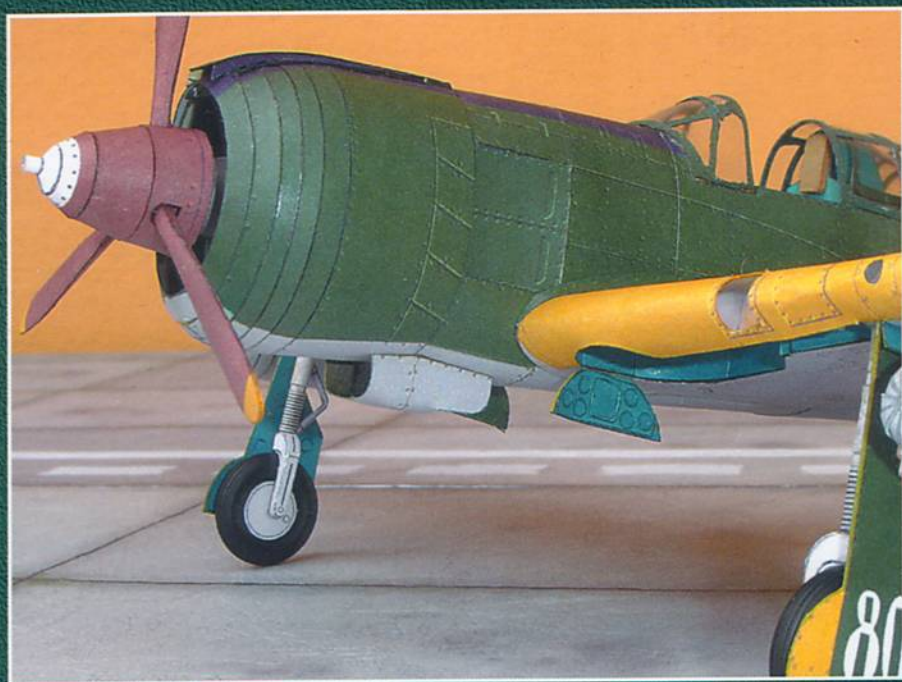
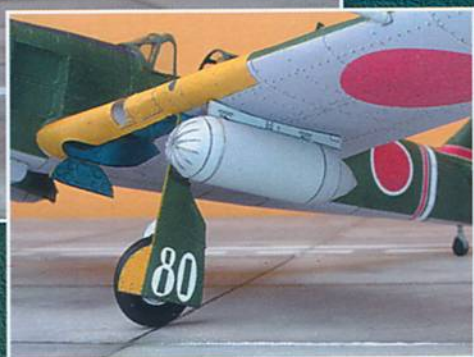
skala 1:33

GPM[®]

<http://www.gpm.pl>

NR KAT. 240

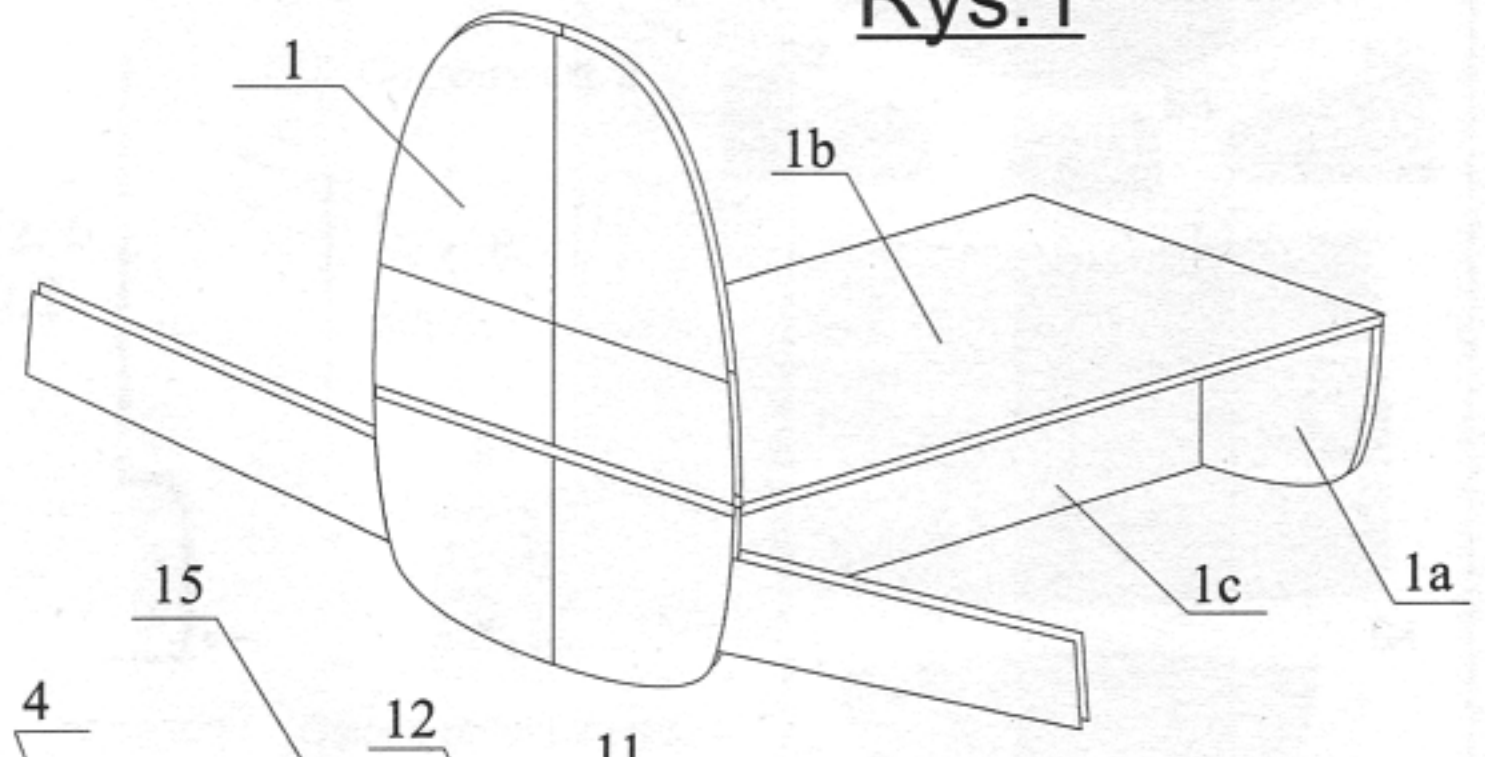
SERIA "B"



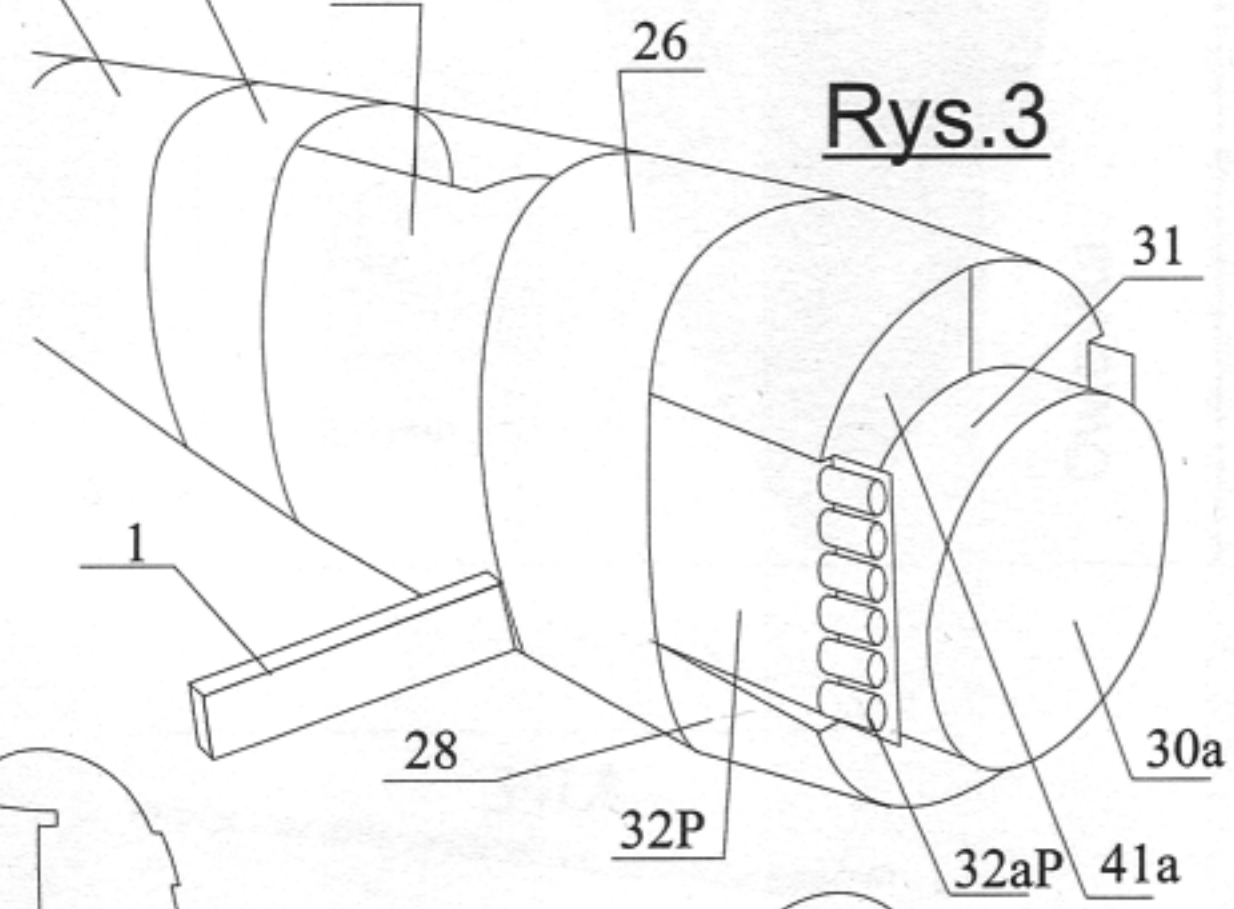
ISSN 1428-4618



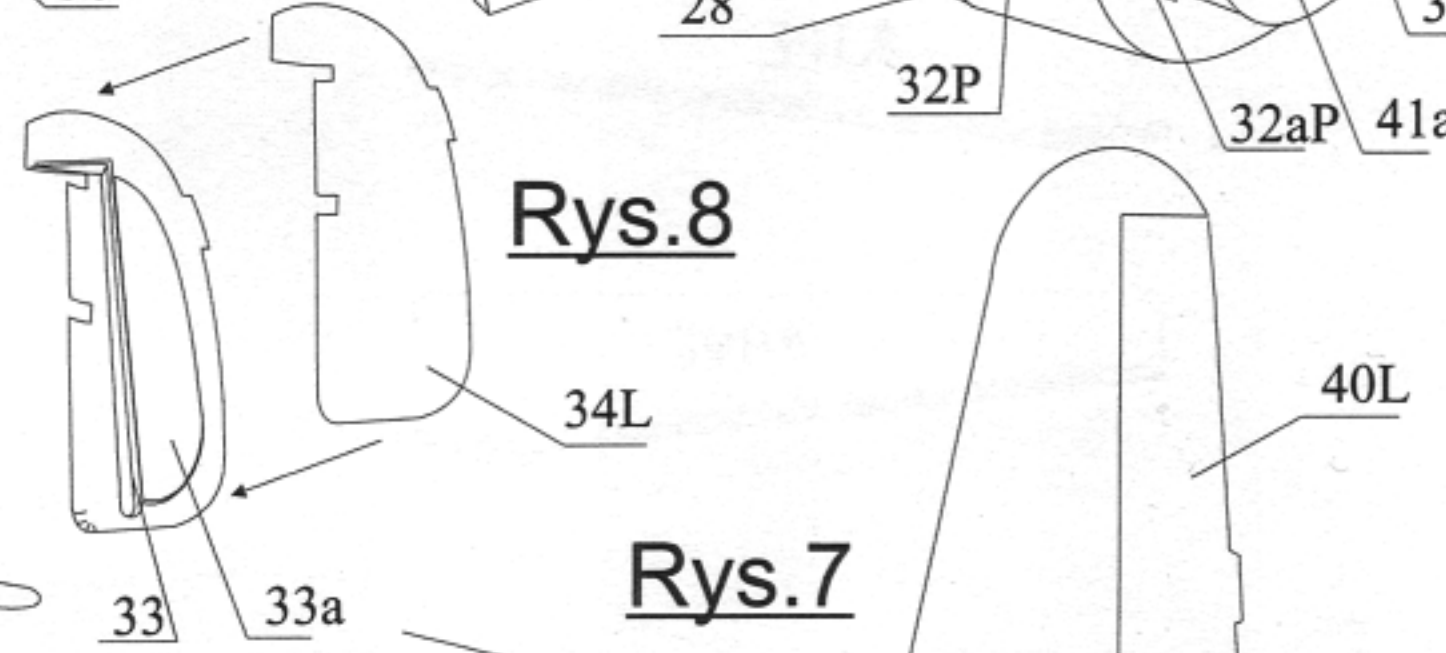
Rys.1



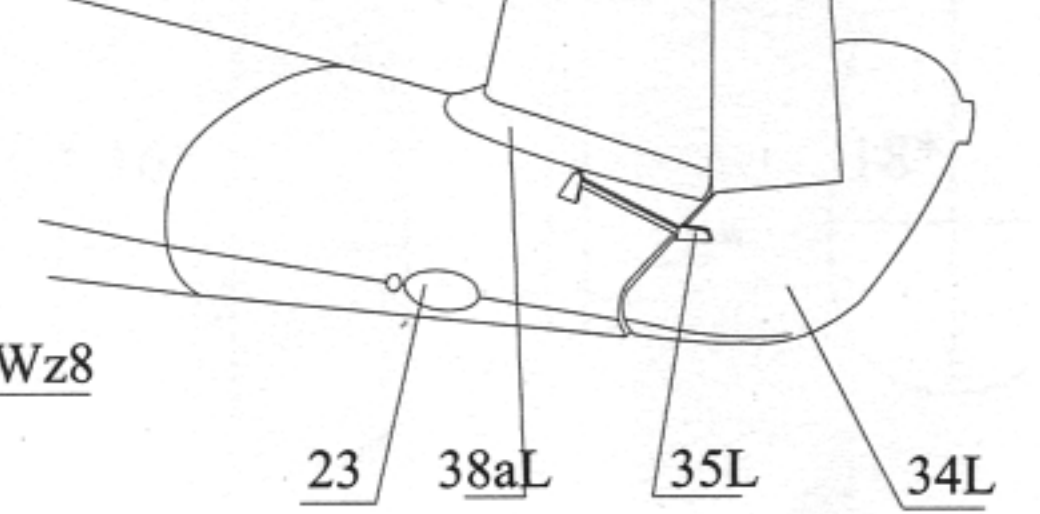
Rys.3



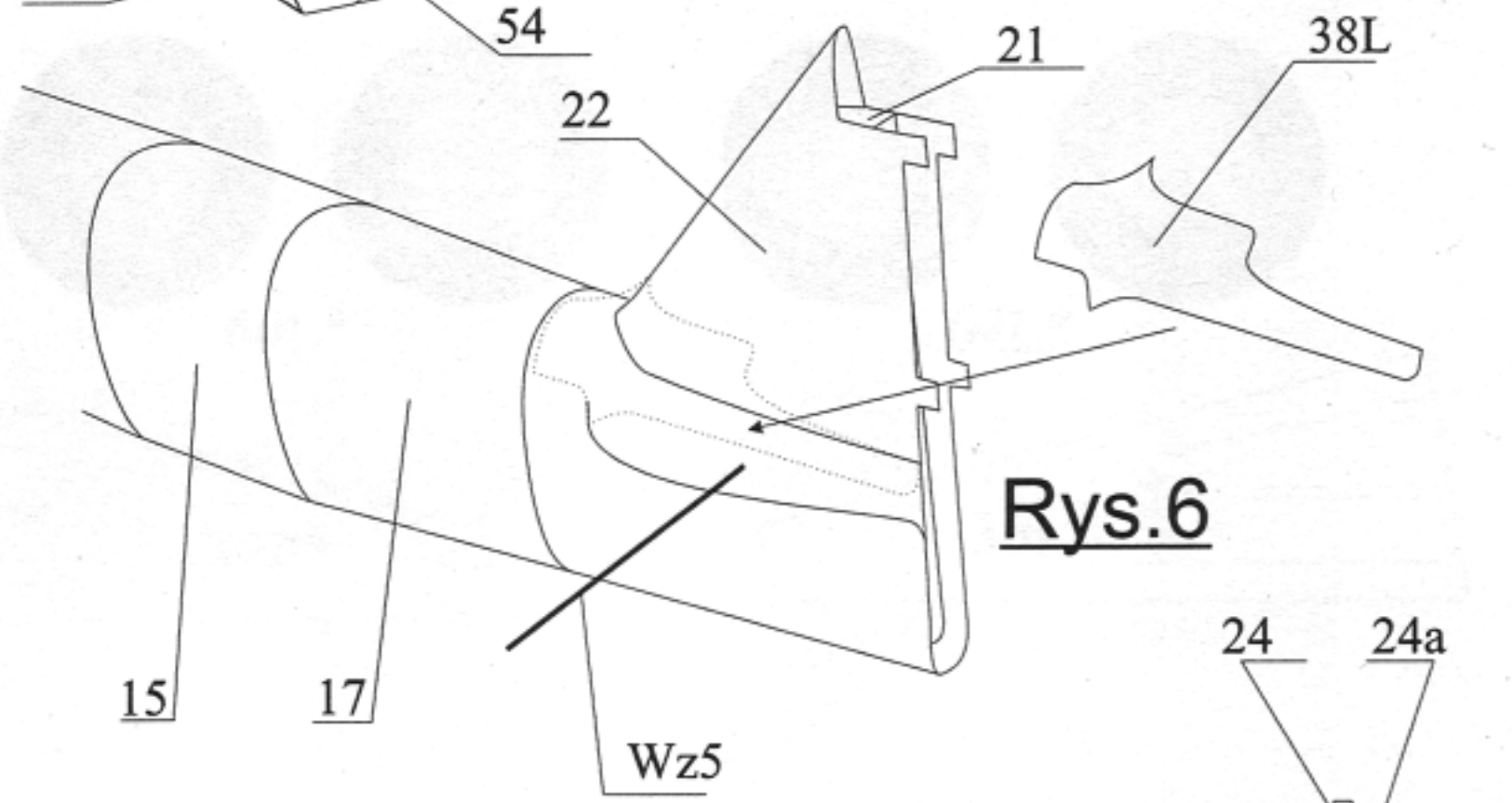
Rys.8



Rys.7



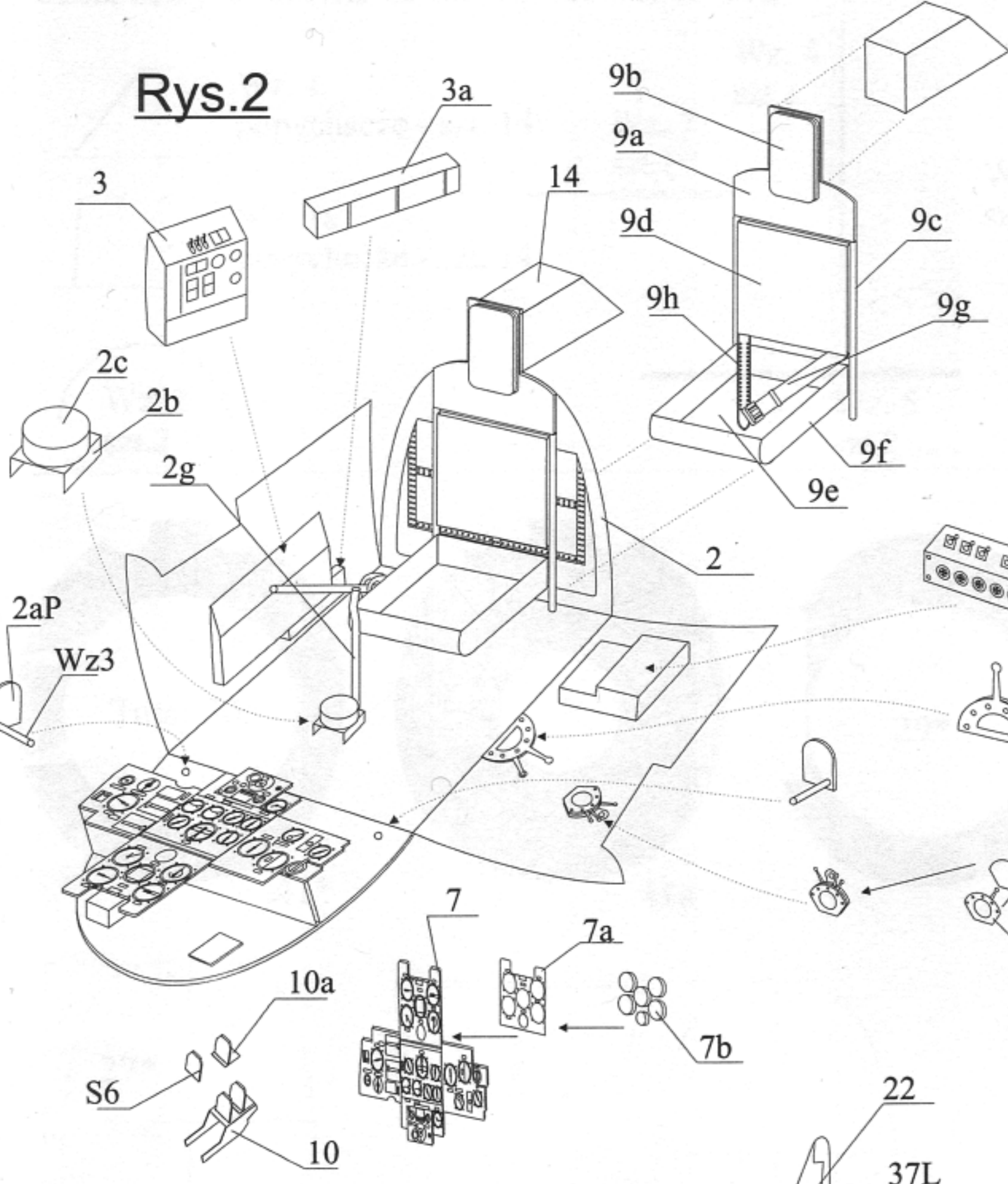
Rys.6



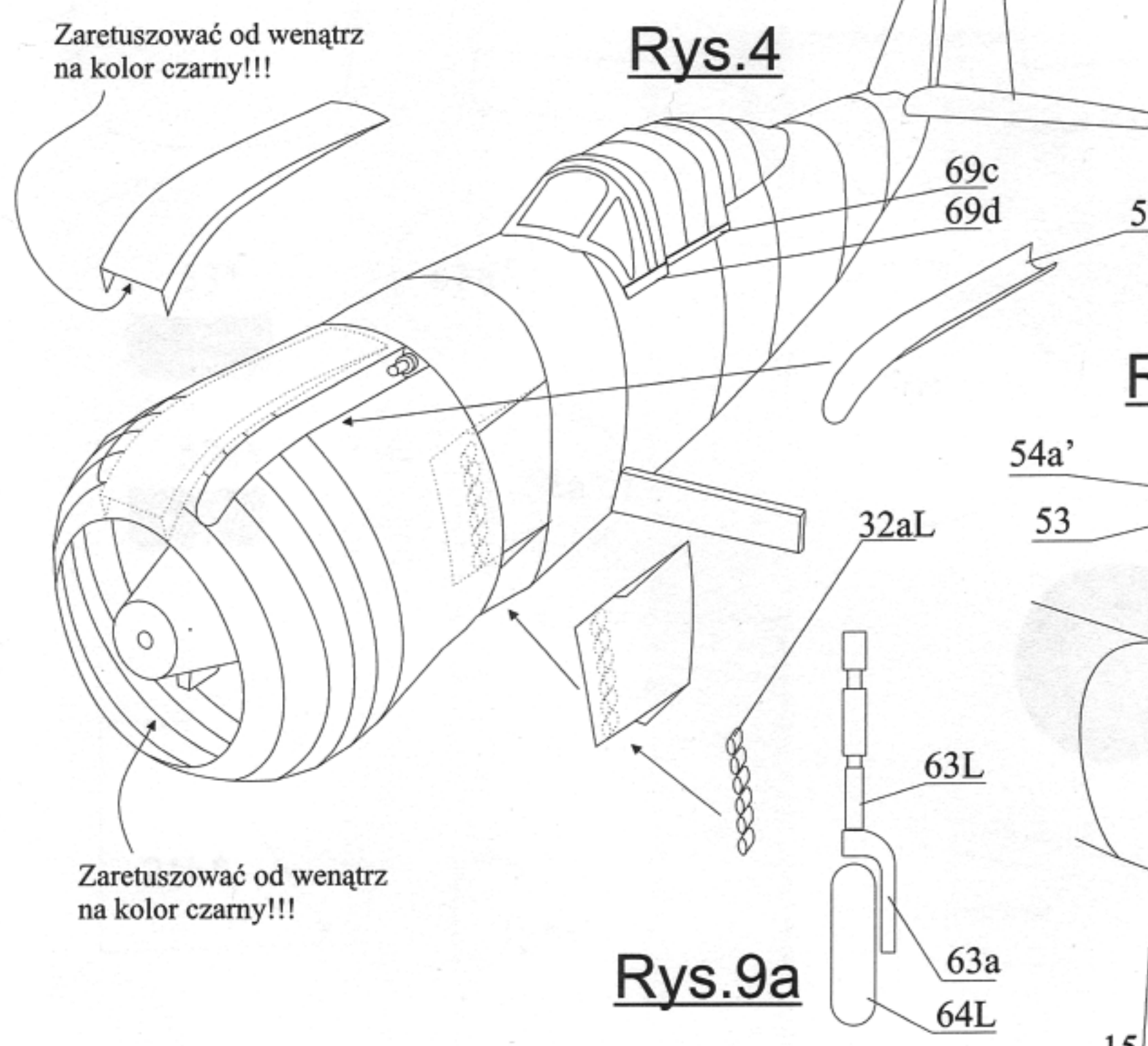
Rys.9



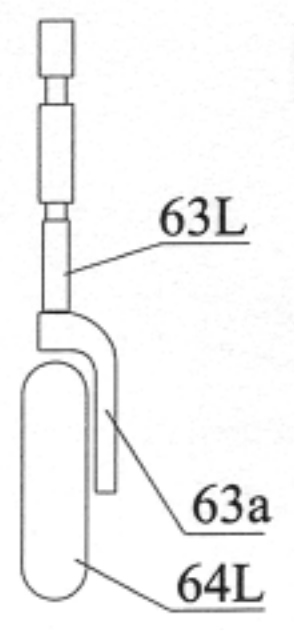
Rys.2



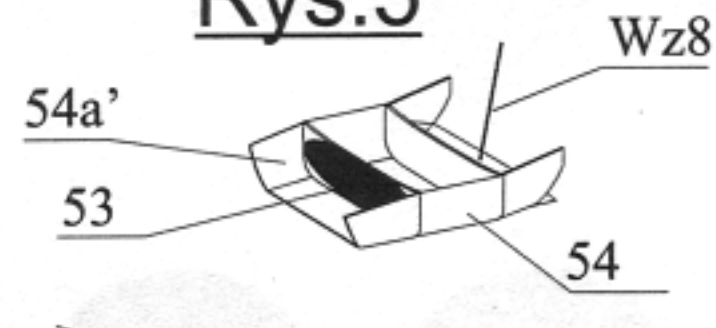
Rys.4



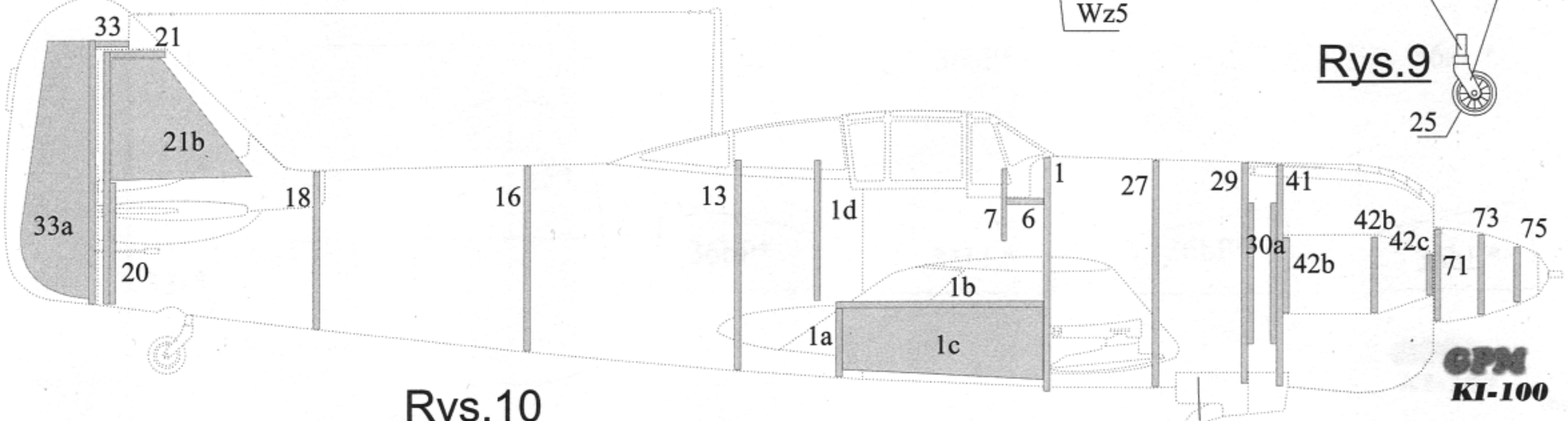
Rys.9a



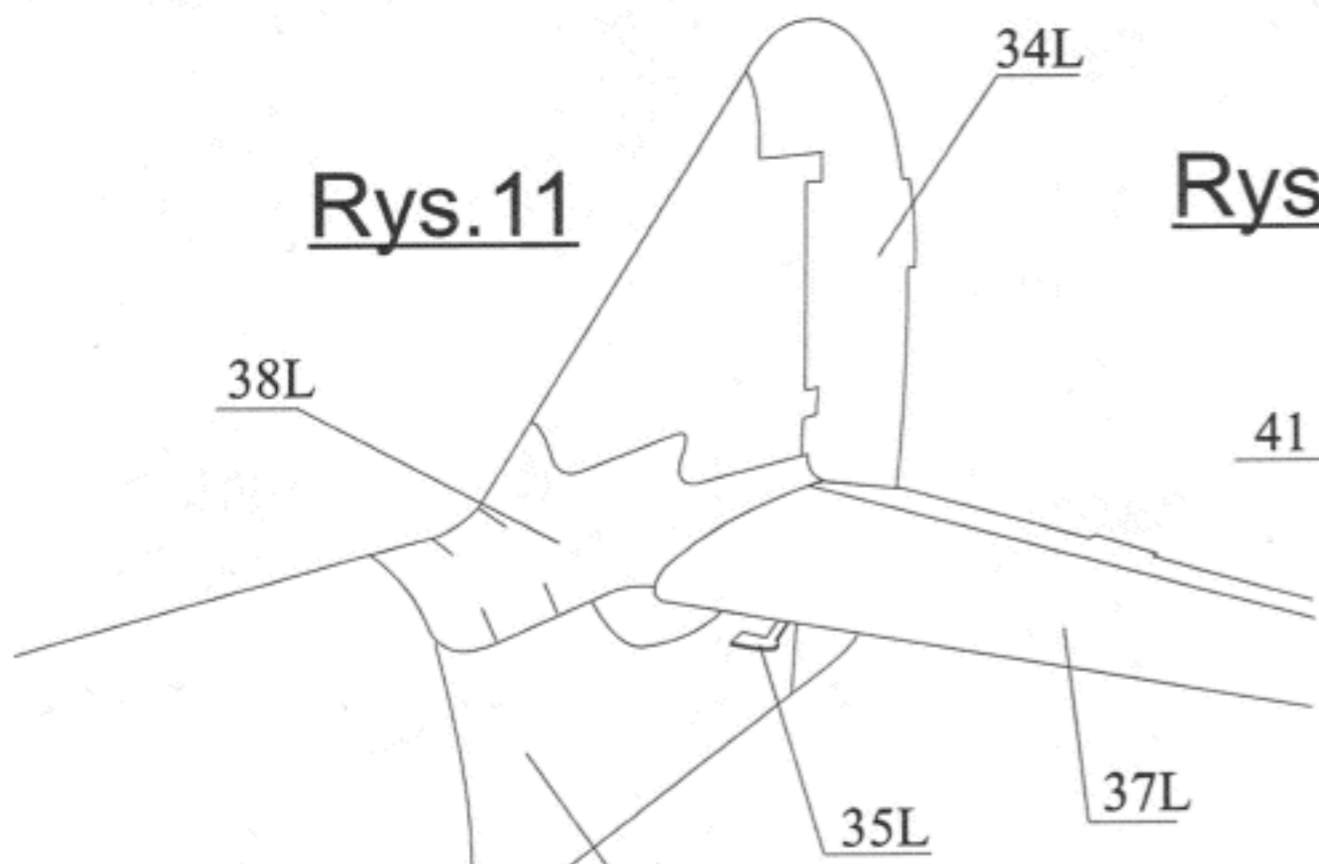
Rys.5



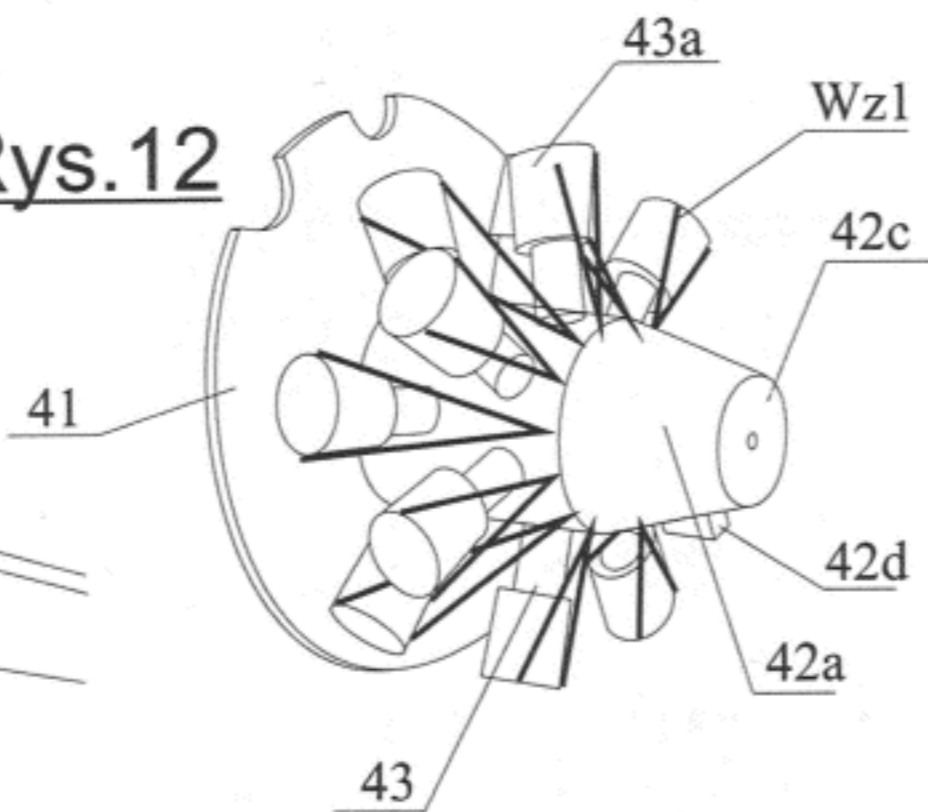
Rys.10



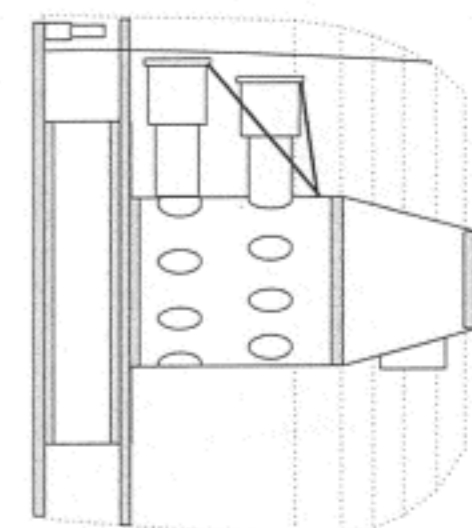
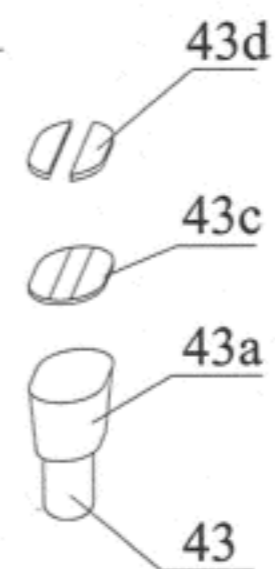
Rys.11



Rys.12

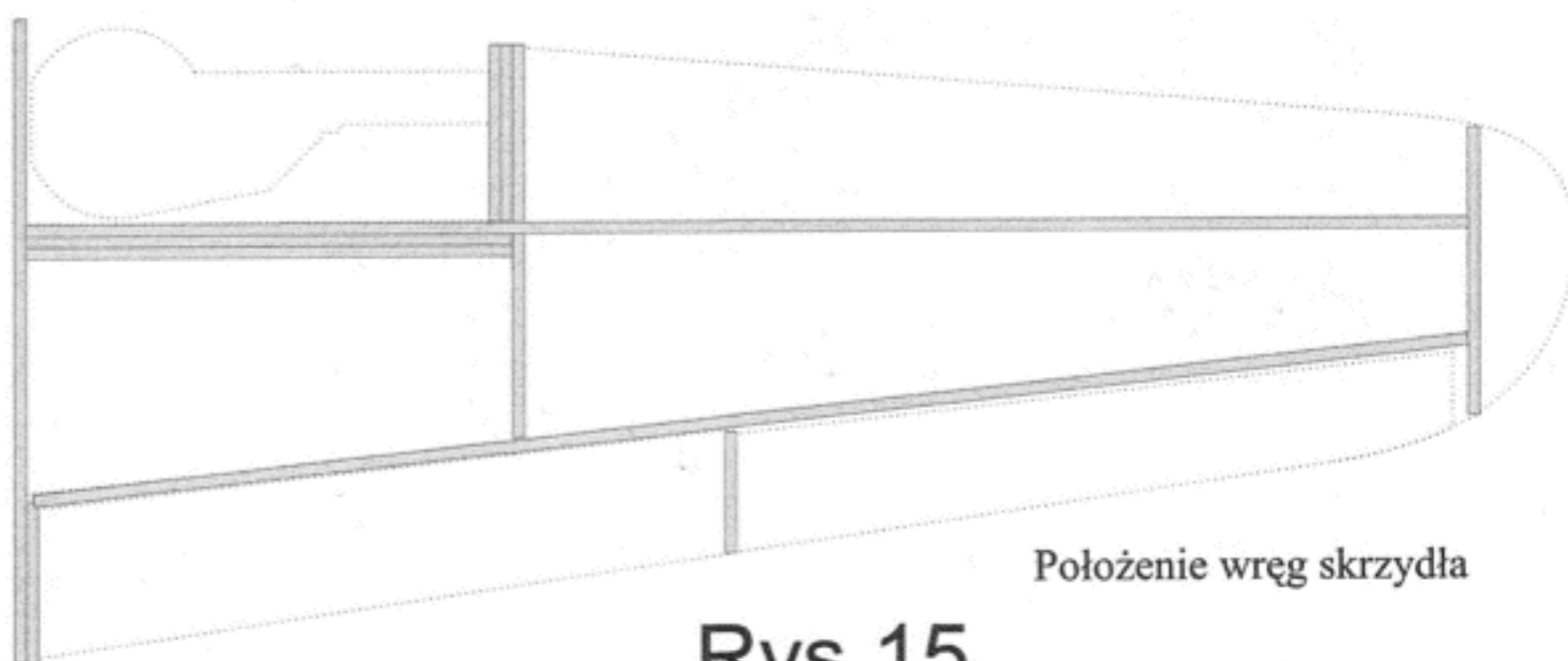
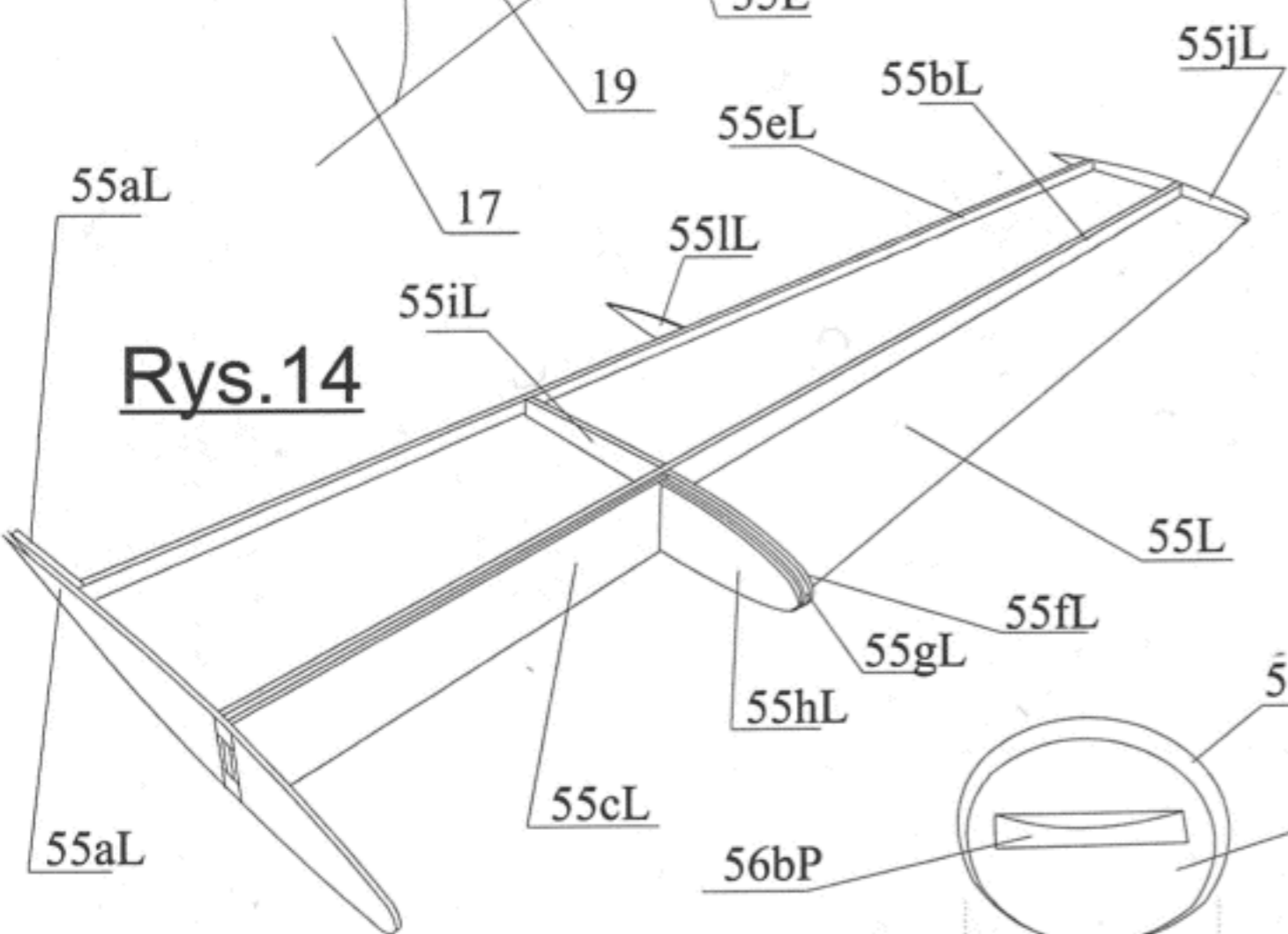


Rys.13



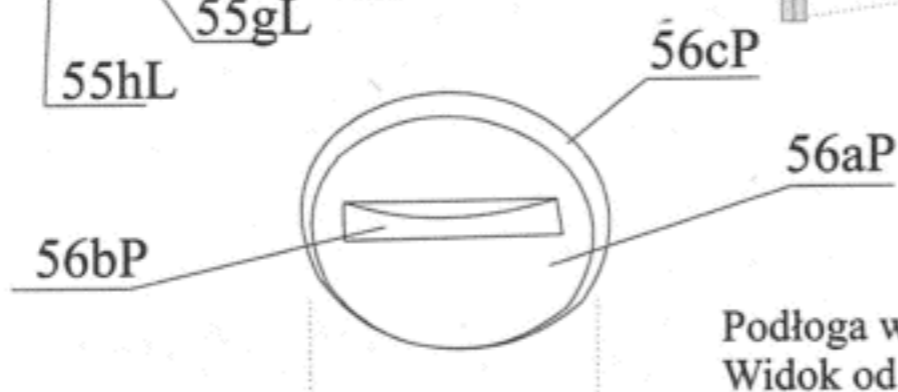
Montaż cylindrów silnika

Rys.14



Polozenie wreg skrzydla

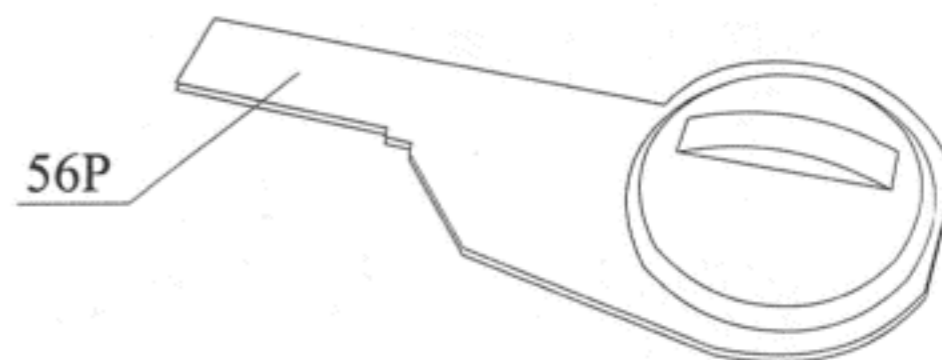
Rys.15



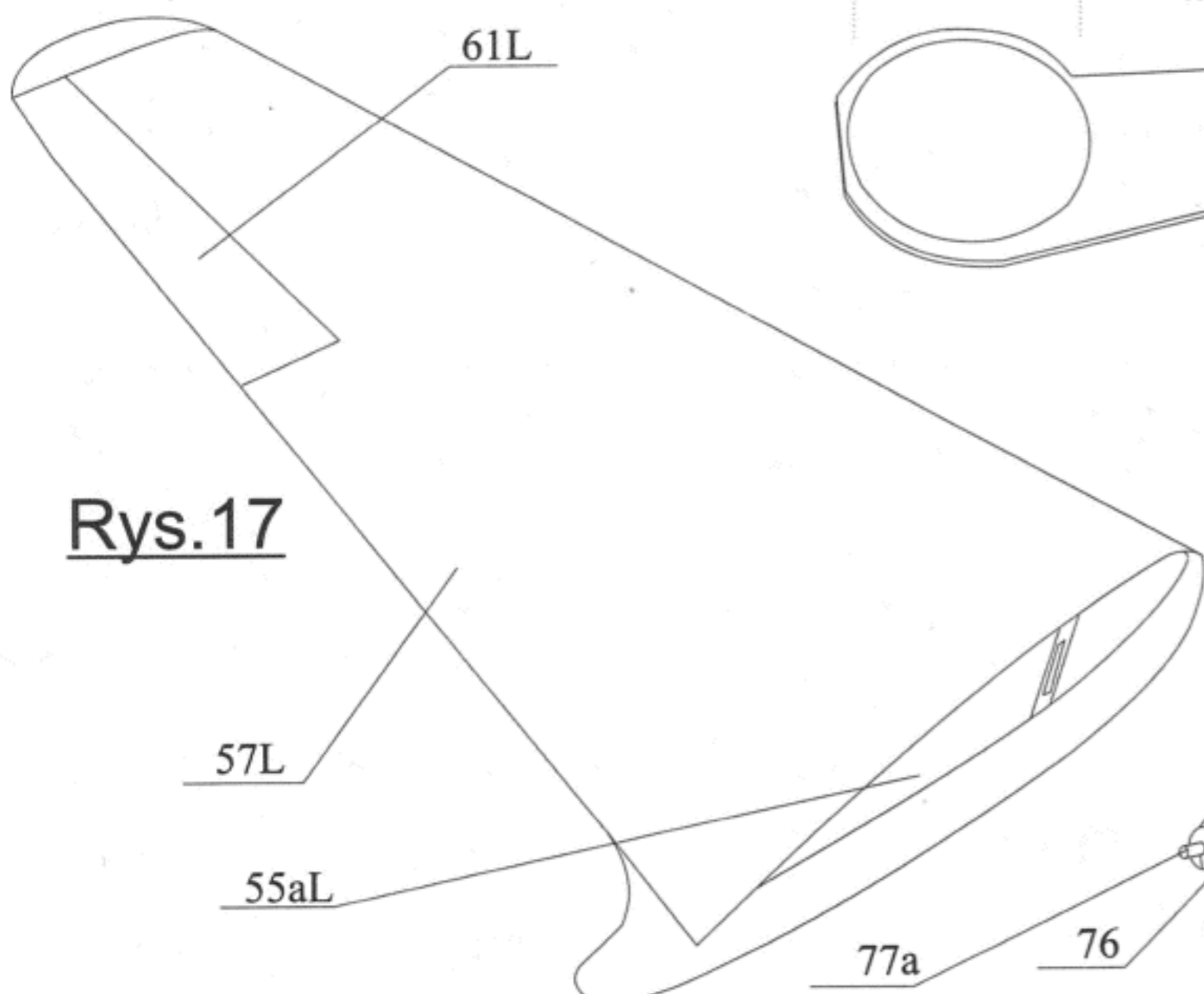
Podloga wnęki podwozia - Widok od strony zadrukowanej

Podloga wnęki podwozia - Widok od strony niezadrukowanej

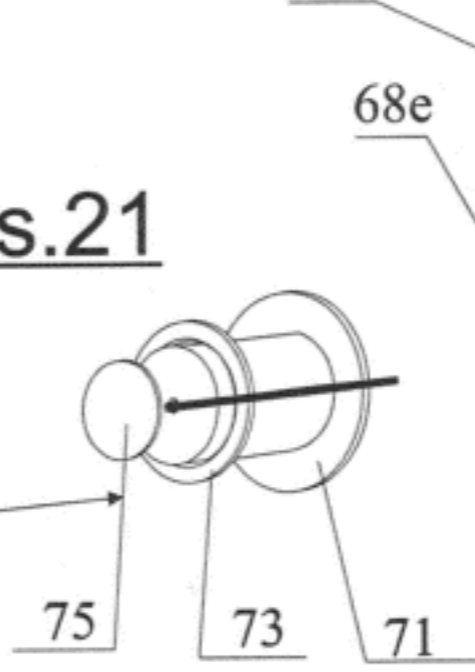
Rys.16



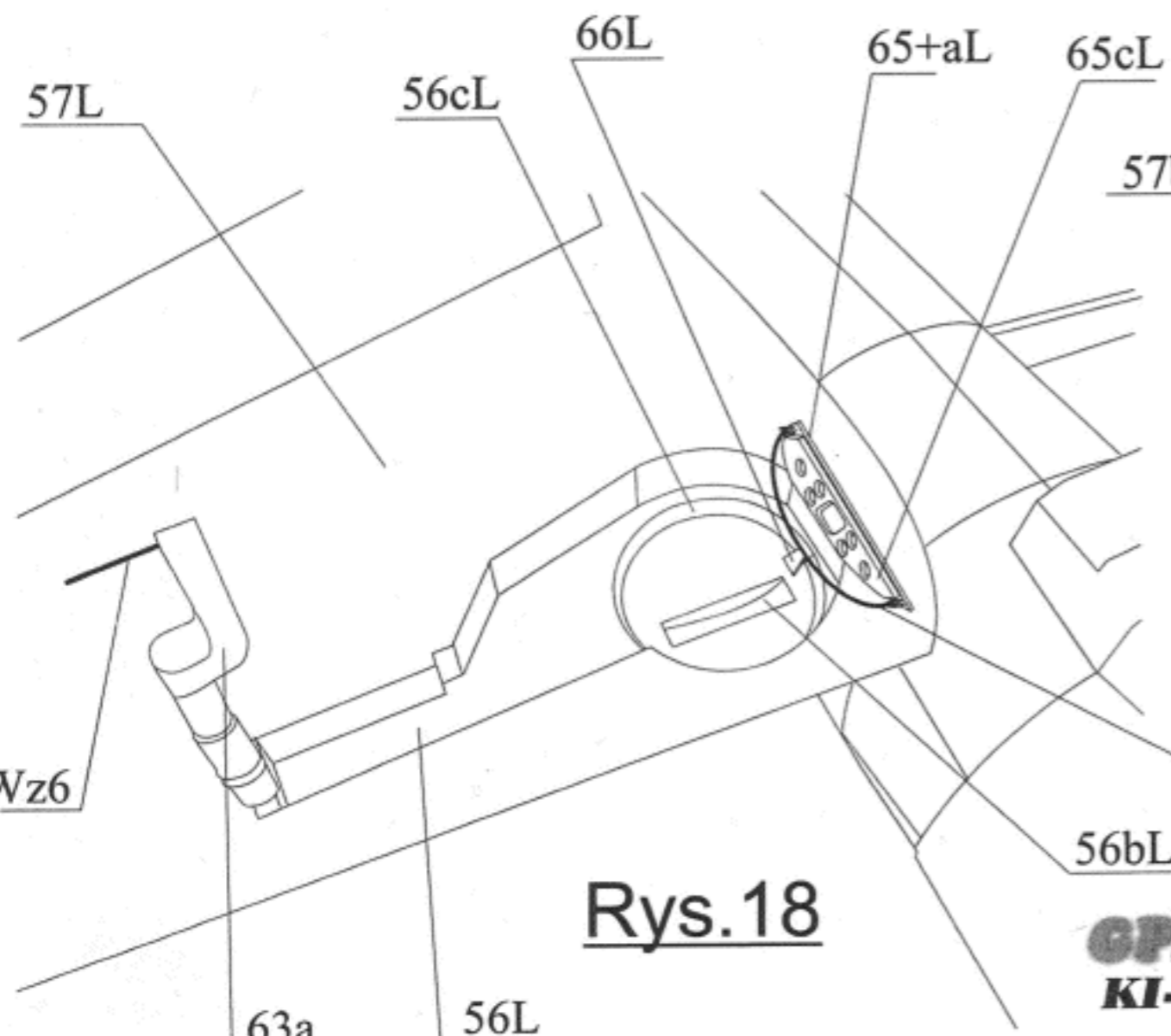
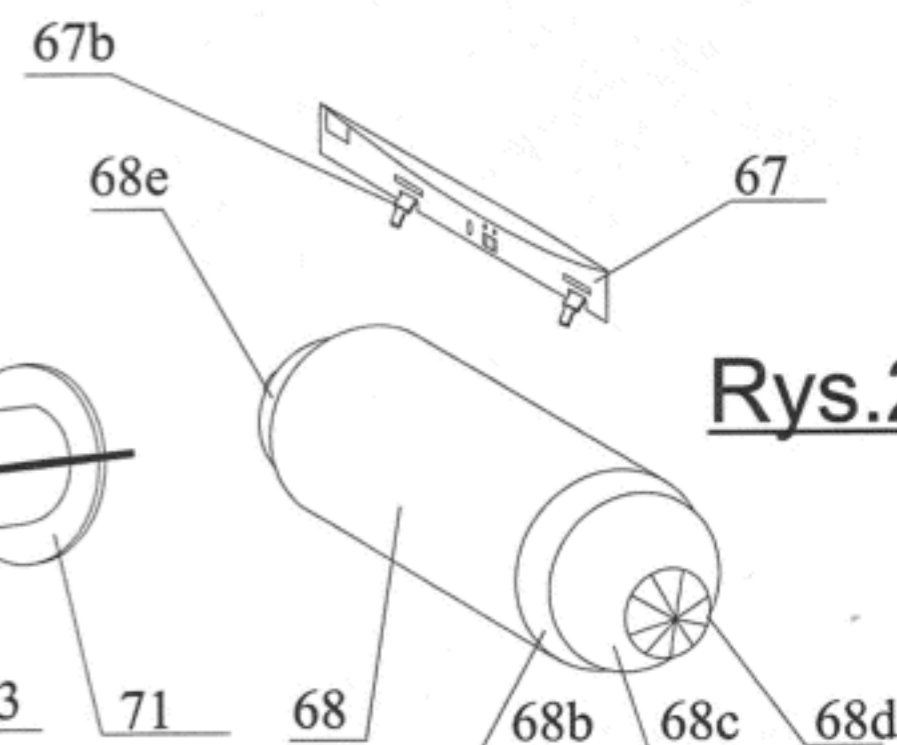
Rys.17



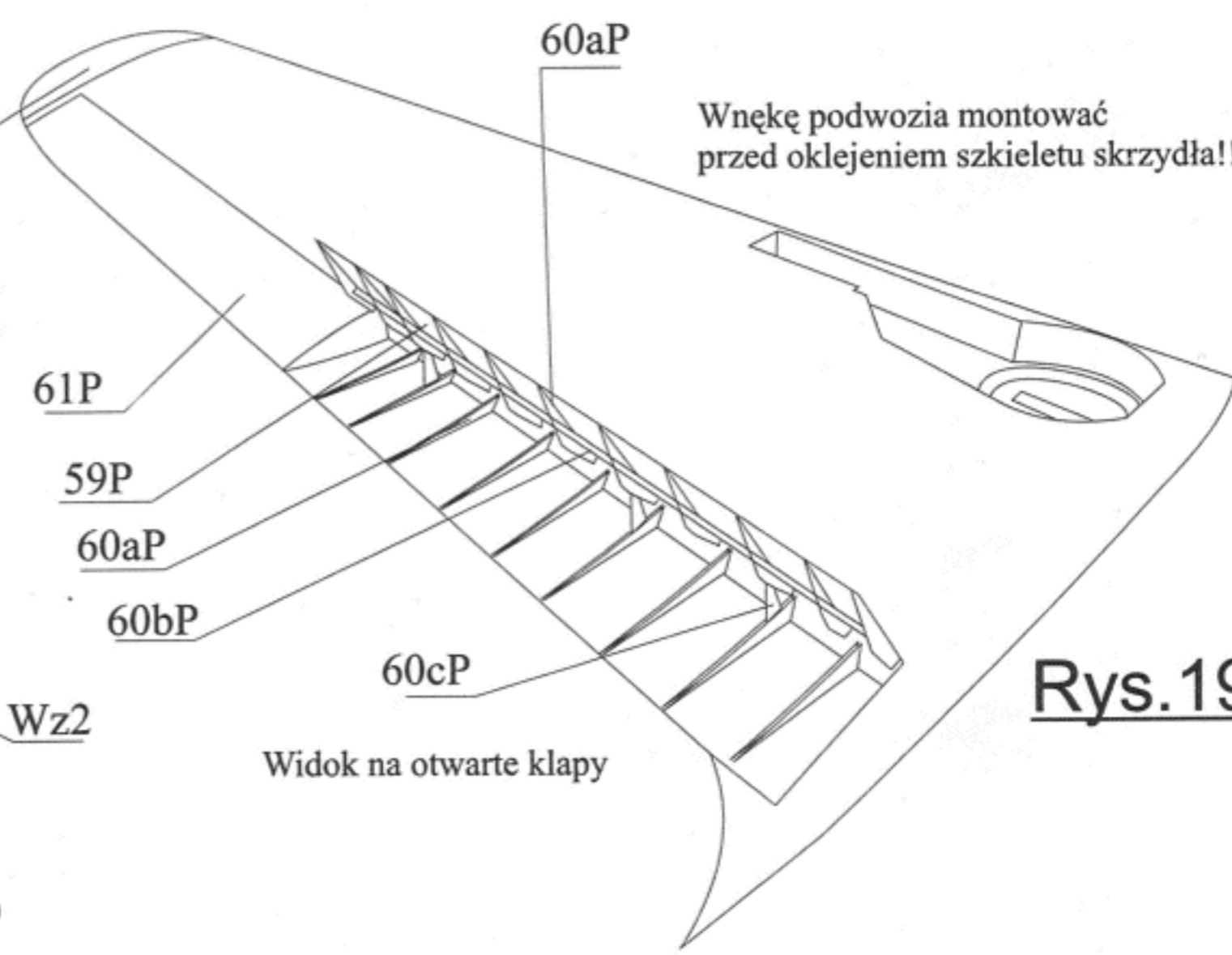
Rys.21



Rys.20



Rys.18



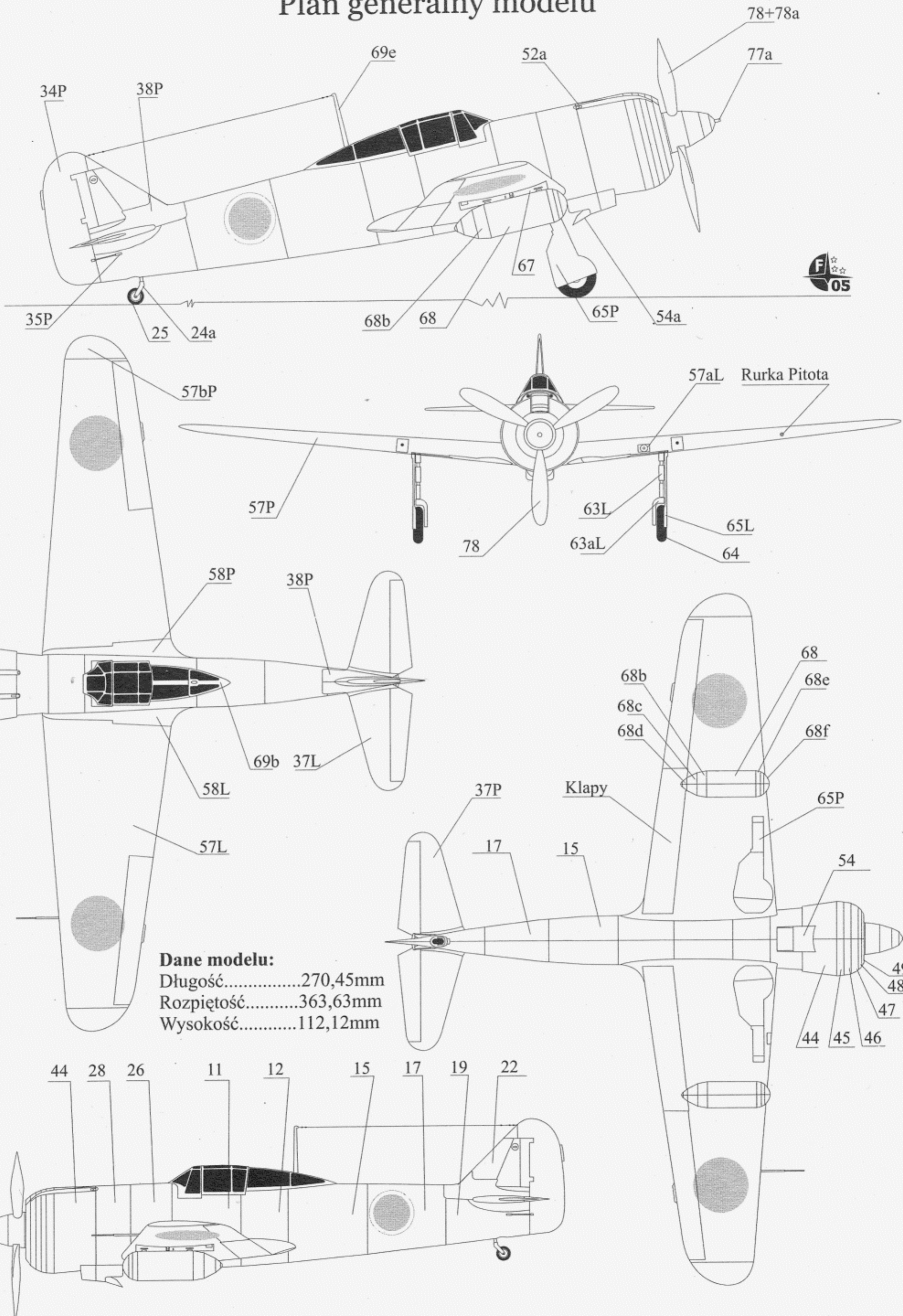
Wnękę podwozia montować przed oklejeniem szkieletu skrzydła!!!

Widok na otwarte kłapy

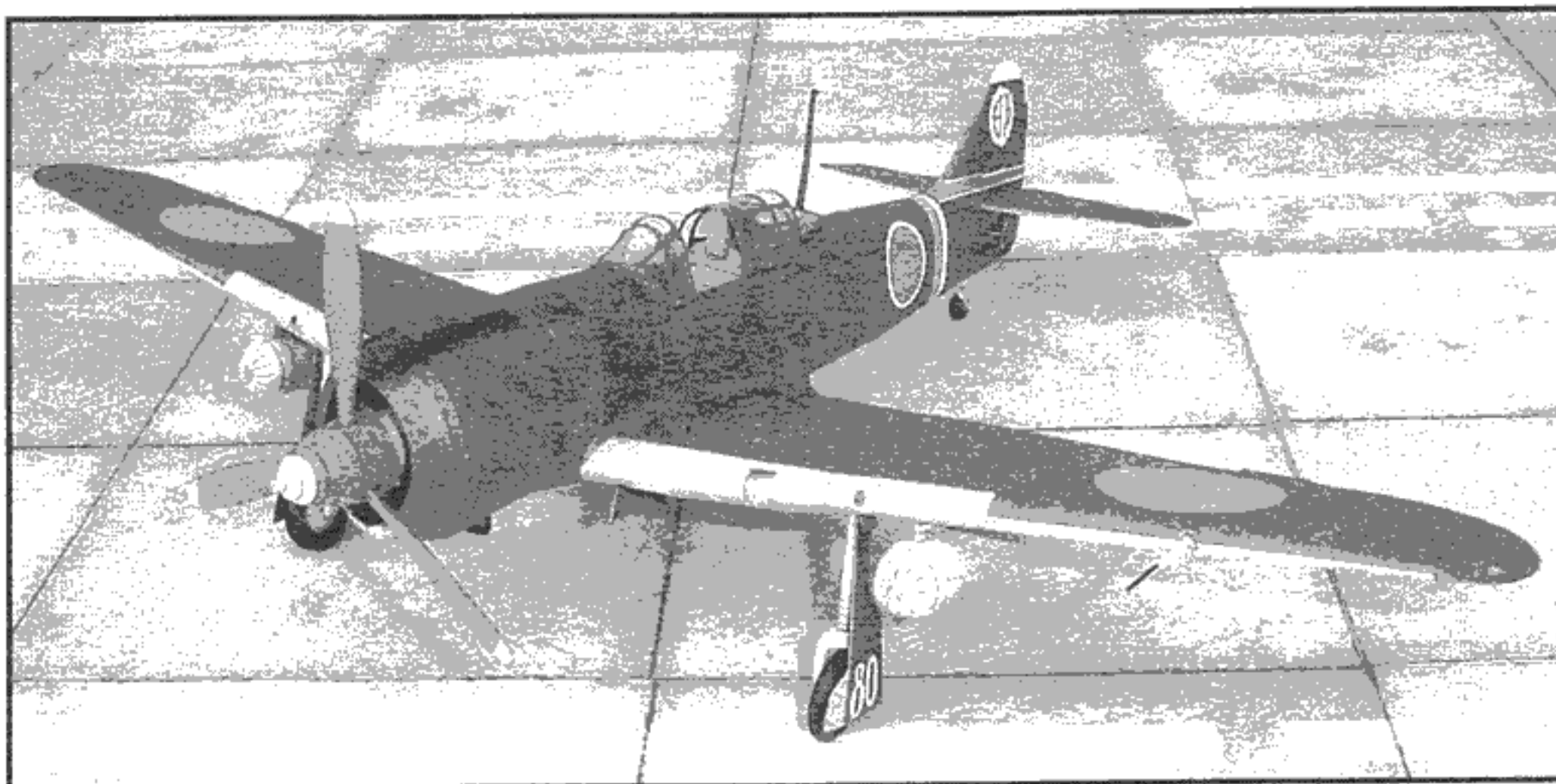
Rys.19

Kawasaki Ki-100 Ib

Plan generalny modelu



Dane modelu:
 Długość.....270,45mm
 Rozpiętość.....363,63mm
 Wysokość.....112,12mm



Kawasaki Ki-100 Jb Goshikisen

Kawasaki Ki-100 Goshikisen

Jedynym myśliwcem Lotnictwa Armii, zdolnym do przechwycenia samolotów B-29 na ich pułapie, był Kawasaki Ki-61 IIb Hien (Tony) napędzany rzędowym silnikiem Ha-140 o mocy 1500KM. Problem polegał jednak na tym że silnik ten, w wyniku raczej kiepskiej jakości wykonania, był w stanie osiągnąć tę moc raczej sporadycznie. Ciągłe problemy z silnikiem Ha-140 oraz niski poziom produkcji spowodowały że w halach montażowych Kawasaki znajdowało się dość sporo płatowców Ki-61 czekających na montaż silników. Sytuacja ta spowodowała że już w listopadzie 1944 roku, Kawasaki zostało poinstruowane by rozważyć możliwość instalacji innego silnika w płatowcu Ki-61. Rezultatem tych poszukiwań była decyzja użycia silnika Ha-112-II o mocy 1500KM. Była to wszechstronnie sprawdzona jednostka napędowa, bardzo prosta w obsłudze i niezwykle niezawodna. Był tylko jeden problem.... Samolot Ki-61 był zaprojektowany do użycia silnika chłodzonego cieczą, a Ha-112 był 14-to cylindrowym silnikiem w układzie podwójnej gwiazdy. Jak w takim razie zamontować silnik o średnicy 1.22m w kadłubie który ma tylko 0.84m szerokości? Na szczęście dla inżynierów Kawasaki, byli oni w stanie przeanalizować samolot FW-190A oraz D4Y3 Suisei, gdzie montaż silników gwiazdowych na wąskim kadłubie okazał się sukcesem. Rezultatem tej konwersji był samolot na tyle różny od Ki-61, że otrzymał nowe oznaczenie, Ki-100.

Pierwszy lot prototypu odbył się 1-go lutego 1945 roku i okazał się niewiarygodnym wręcz sukcesem. Nowy samolot był lżejszy od Ki-61 prawie o 300kg, był znacznie zwrotniejszy i łatwiejszy w pilotażu. Prędkość maksymalna była co prawda nieco niższa niż w przypadku Ki-61 (większy opór powietrza) ale niezawodność silnika wynagradzała to z nawiązką. Efektem tych prób była decyzja o natychmiastowym skierowaniu samolotu do produkcji seryjnej jako Myśliwiec Armii Typ 5 Model 1A (Ki-100 Ia)

Pierwsze seryjne Ki-100 Ia były bezpośrednimi przeróbkami istniejących płatowców Ki-61 II i w okresie pomiędzy marcem i kwietniem 1945, wyprodukowano 275 samolotów które natychmiast dostarczono do jednostek frontowych.

Słuszność tej decyzji została potwierdzona w warunkach bojowych niemal natychmiast. Nawet w rękach średnio doświadczonego pilota, Ki-100 Ia okazał się wyśmienitym myśliwcem, szczególnie na niskim i średnim pułapie. Ki-100 był zdecydowanie lepszy od F6F Hellcat, czego dowodem może być starcie nad Okinawą, gdzie jednostka wyposażona w Ki-100 Ia zestrzeliła 14 Hellcatów bez strat własnych. W przypadku starcia Ki-100 Ia z samolotami P-51D Mustang, o wyniku potyczki decydował przeważnie poziom wykształcenia pilota lub przewaga powietrzna, a nie własności samolotu. Niestety, na pułapie powyżej 7900 m, manewrowość Ki-100 Ia wyraźnie spadała i samolot był w dość niedogodnej sytuacji by przechwytywać bombowce B-29.

Wszystkie oryginalne płatowce Ki-61 II zostały przebudowane na Ki-100 do końca maja 1945 i kolejne maszyny były już docelowo budowane jako napędzane silnikiem gwiazdowym. Wersja ta otrzymała oznaczenie Ki-100 Ib i charakteryzowała się obniżonym tyłem kadłuba oraz kropłowa osłoną. Samoloty Ki-100 Ib były budowane w fabrykach Kagamigahara i Ichinomiya. Produkcja niestety była poważnie utrudniona w wyniku ciągłych bombardowań, do czasu kapitulacji Japonii, Kawasaki było w stanie dostarczyć tylko 118 maszyn Ki-100 Ib.

W celu poprawienia osiągów samolotu na wysokości operacyjnej B-29, Kawasaki planowało budowę modelu Ki-100 II napędzanego silnikiem Ha-112-II Ru ze sprężarką i wtryskiem mieszanki wody i metanolu w celu krótkotrwałego zwiększenia mocy. Samolot był cięższy i wolniejszy od Ki-100 Ia/b ale był w stanie osiągnąć prędkość 590km/h na wysokości 10000m co czyniło go efektywnym myśliwcem przechwytyjącym. Produkcja seryjna miała rozpocząć się we wrześniu 1945, ale do czasu kapitulacji wyprodukowano jedynie 3 prototypy.

Dane techniczne :

Rozpiętość - 12m; długość - 8,82m; wysokość - 3,75m; prędkość max. - 580km/h na wys. 6000m; 533km/h na wys.10000m; pułap max. - 11000m; zasięg - 1400km; uzbrojenie - 2 działka 20mm w kadłubie i 2 km-y 12.7mm w skrzydłach; produkcja - 275 samolotów Ki-100-Ia, 118 samolotów Ki-100-Ib, 3 prototypy Ki-100-II.

Model przedstawia Ki-100-Ib należący do 111th Sentai bazującego w Bazie Lotniczej Akeno.

Rys historyczny - Mirosław Król
Opracowanie modelu - Łukasz Fuczek

Pragnę serdecznie podziękować Piotrowi Cieślowskiemu oraz Mirkowi Królowi za pomoc w zdobyciu materiałów dotyczących Ki-100.

UWAGI OGÓLNE

Przed sklejeniem należy uważnie zapoznać się z planem ogólnym modelu i rysunkami montażowymi. Części oznaczone gwiazdką należy podkleić tekturą grubości ~ 0,5-0,7mm. Części oznaczone literką P należy przykleić jak L. Ewentualne naddatki należy oszlifować drobnym papierem ściernym. Białe krawędzie należy wyretuszować odpowiednio dobranym kolorem farbek plakatowych lub olejnych. Model należy po sklejeniu polakierować lakierem matowym. Stosujemy zasadę pasowania części na "sucho", tj. dwa razy przymierz - raz klej. Przy sklejeniu kadłuba należy zwrócić uwagę na jego symetrię. Grubość drutu dobrać zgodnie z załączonymi szablonami.

OPIS BUDOWY

Budowę modelu rozpoczynamy od sklejenia środkowego odcinka kadłuba, w którym mieści się kabina pilota. Zgodnie z rysunkiem 1 skleamy szkielet cz. 1 -1c. Do wręgi 1b przyklejamy stroną niezadrukowaną podłogę cz.2. Zgodnie z rysunkiem 2 skleamy wyposażenie kabiny pilota. W trakcie sklejenia poszczególnych podzespołów należy odpowiednio retuszować części. Gotowy zestaw oklejamy cz. 11. W

następnej kolejności przyklejamy poszczególne segmenty w kierunku ogona samolotu - patrz rys. 3,4. W zaznaczonym miejscu przyklejamy statecznik pionowy - cz.22. Sklejamy szkielet mocowania dźwigara statecznika poziomego - przyklejamy na styk do kadłuba w zaznaczonym miejscu. Tak gotowe elementy oklejamy cz. 38, 38a odpowiednio je formując. W następnej kolejności skleamy ruchome elementy tych stateczników i przyklejamy je w oznaczonym miejscu - patrz rys.7,8. Pod statecznikiem poziomym przyklejamy po obu stronach kadłuba cz. 35. W miejscu zaznaczonym na rys. 7 przyklejamy gotowy zespół kółka ogonowego - rys. 9. Przechodzimy do montażu przednich segmentów kadłuba. Zgodnie z rys.3 i 4 skleamy je w całość, pamiętając aby wyciąć w cz. 28 miejsce zaznaczone do montażu cz. 32. Wykonuje to zgodnie z rysunkiem 3. Cz. 32 oklejamy na wręgach 30a i przyklejamy w zaznaczonym miejscu na wrędze 41a. Sklejamy rury wydechowe - po 6 na jedną stronę - patrz rys. 4. Zgodnie z rys. 4 skleamy w całość osłonę silnika. Należy zwrócić uwagę na jej specyficzny kształt. W miejscach zaznaczonych wycinamy pole dla montażu łoża wylotu luf km. - patrz rys.4. Po sklejeniu należy gotowy zestaw zamalować od środka na czarno. Elementy silnika skleamy zgodnie z rysunkami 12 i 13.

Szablony z drutu Wz1 należy przemalować farbą olejną w odpowiednio dobranym kolorze. Rysunek 13 pokazuje montaż cylindrów oraz ich montaż na łożu. Szkielet skrzydła wykonujemy zgodnie z rysunkiem 14 i 15. Do cz. 55e należy przykleić cz. 55m. Sklejamy wnękę podwozia - rys. 16. Tak gotowy element przyklejamy od wewnątrz do oklejki skrzydła - cz. 57. W elemencie 57 należy zastanowić się, czy wykonujemy ruchome elementy sterowe. Jeśli tak należy odciąć je w zaznaczonych miejscach. Elementy kłap należy odciąć, ale tylko w miejscach zaznaczonych. Nie należy odcinać tego elementu od reszty cz.57. Należy je odciąć. W płacie lewym przyklejamy od wewnątrz światło pozycyjne i od wewnątrz oklejamy do folię. Cały element płata przyklejamy do kadłuba i oklejamy cz. 58. Zgodnie z rysunkiem 19 skleamy wyposażenie kłap. Goleń podwozia głównego skleamy zgodnie z rysunkiem 9a oraz 18. Osłonę goleni skleamy w całość zgodnie z rysunkiem generalnym. Sklejamy owiewkę kabiny pilota zgodnie z rysunkiem 4 oraz rysunkiem generalnym. Sklejamy kołpak śmigła zgodnie z rysunkiem 21. Łopaty śmigła skleamy w całość i przyklejamy w oznaczonym miejscu do cz.70. Zgodnie z rysunkiem 20 skleamy pylon pod skrzydłami oraz dodatkowe zbiorniki paliwa.

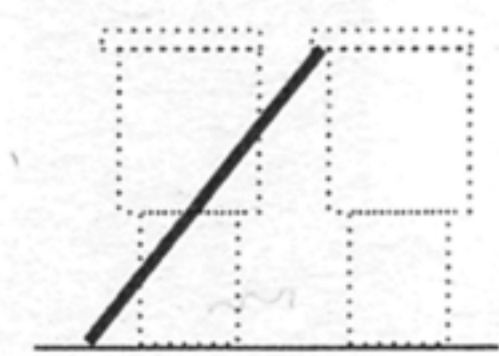
Życzymy udanej zabawy!

Kartonowe ABC 11/2005 Num.Spec.
"Ki-100 Goshikisen" (nr kat. 240)
ISSN 1428 - 4618
Wyd.I Nakład 1500szt.

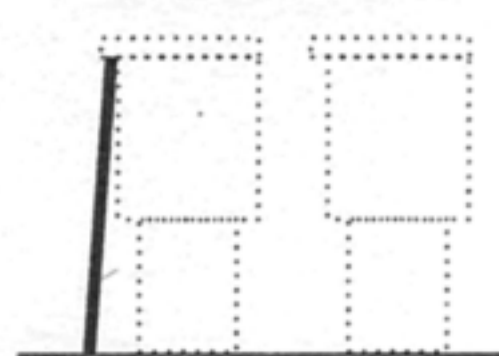
Wydawca: "GPM" tel./fax (0-42) 212-82-16
Adres korespondencyjny: 90-954 Łódź 4 skr. poczt. 13
www.gpm.pl
Wszelkie prawa zastrzeżone.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą redakcji

Redaguje zespół:
Grzegorz Pomorski
Katarzyna Płoszajska
Dariusz Płoszajski
Marcin Kuźniar
Paweł Homerski

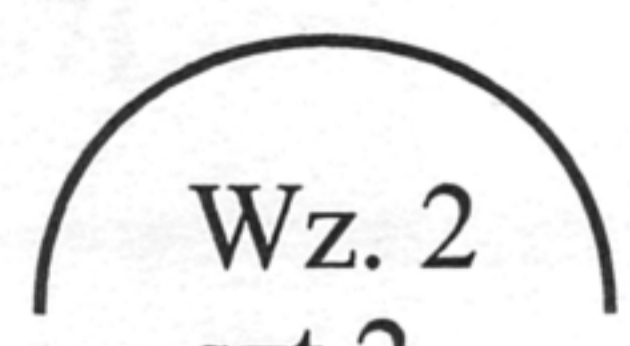
Szablony z drutu oraz z folii skala 1:1



Wz. 1
popychacze - szt. 14



Wz. 1a
popychacze - szt. 14



Wz. 2
szt.2

Wz. 4
szt.1

Wz. 7
szt.1

Wz. 3
szt.1

Wz. 6
szt.2

Wz. 5
szt.2

S6

Celownik szt. 2

Wz. 8
szt.1

S7

Ostona reflektora szt. 1

S1

S2

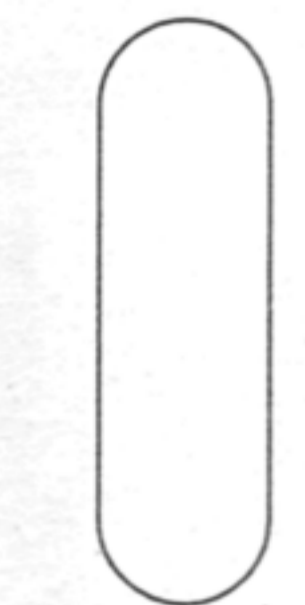
S3

S2

S4

S5

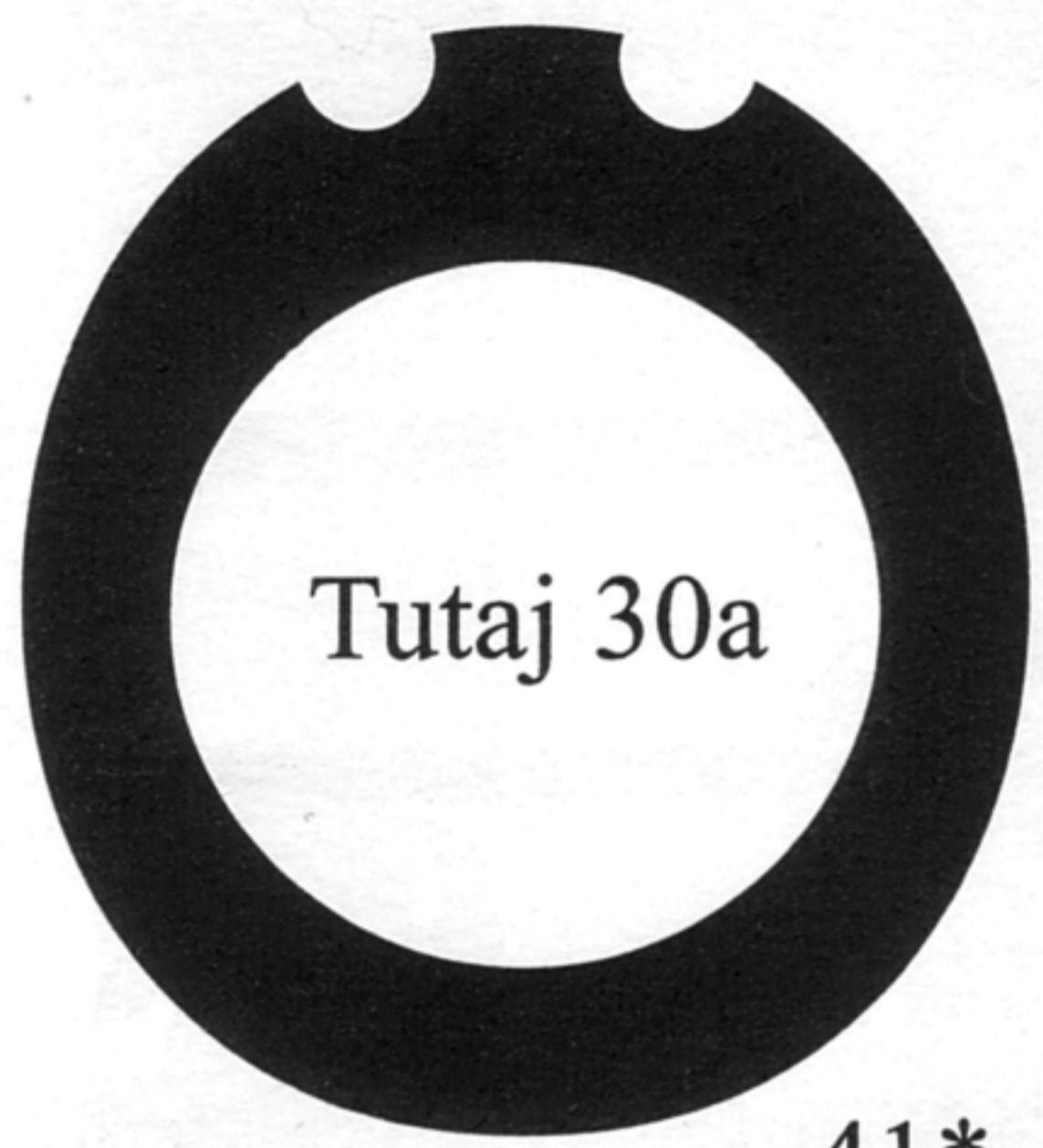
Owiewka



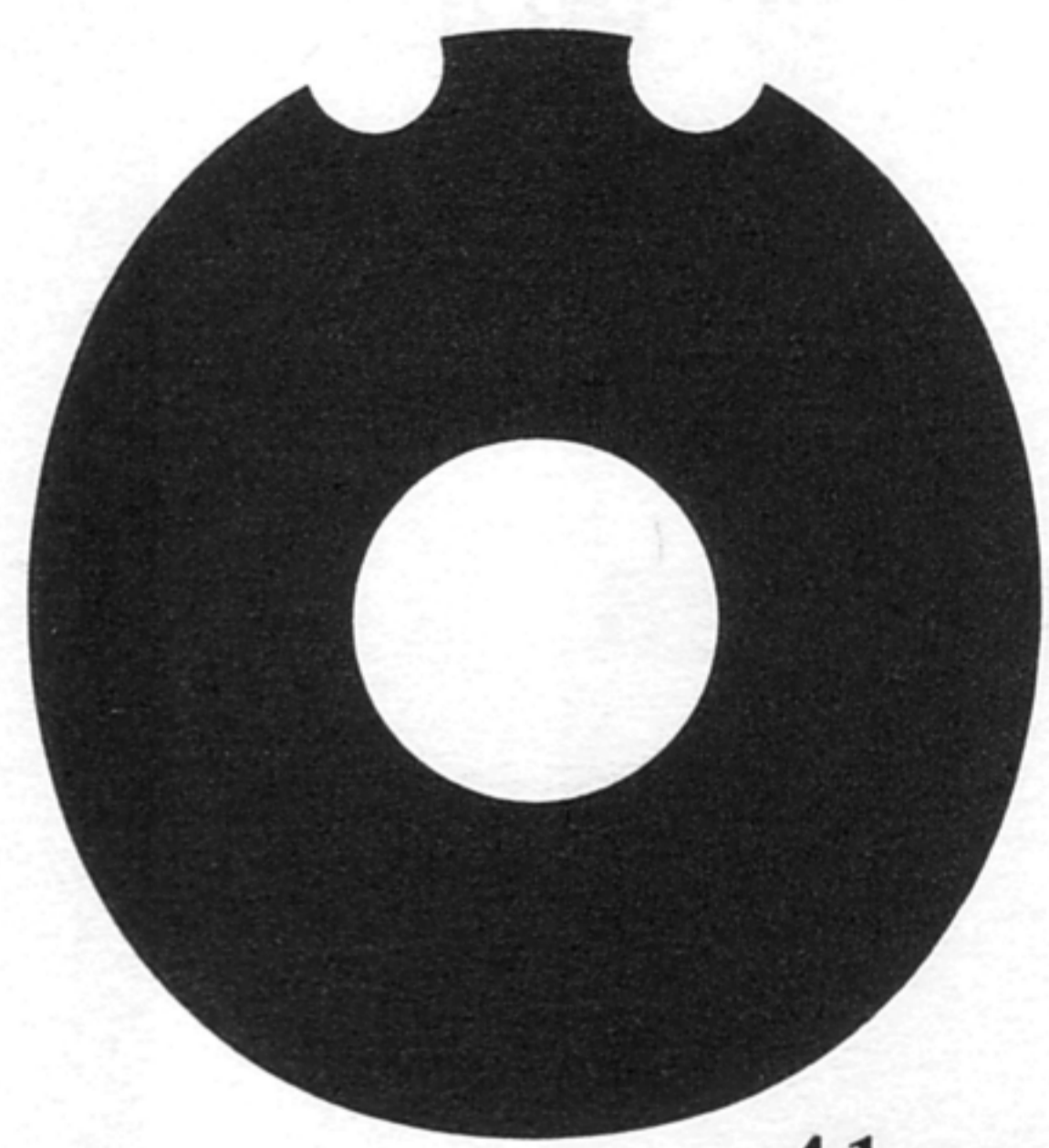
5,4 mm



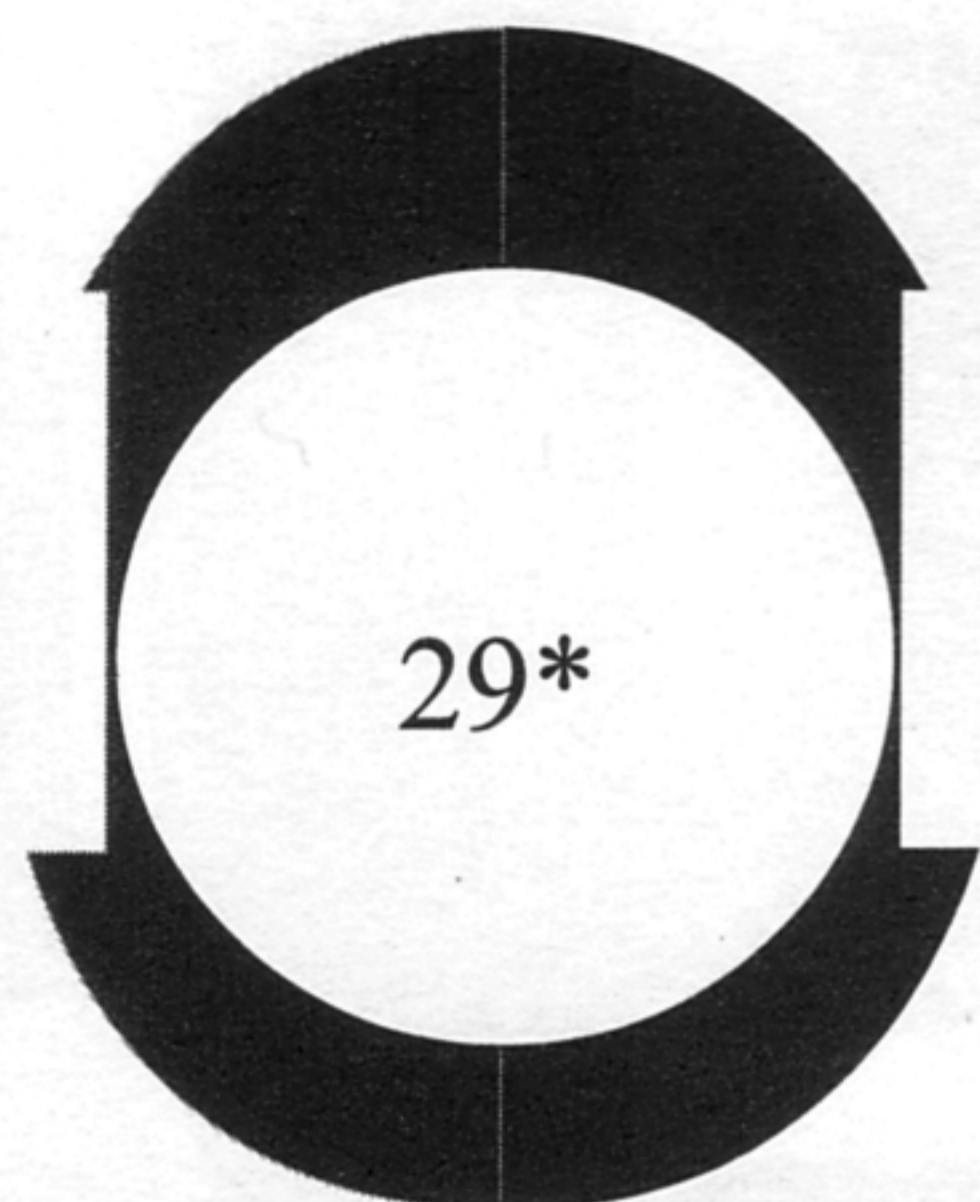
2,5 mm



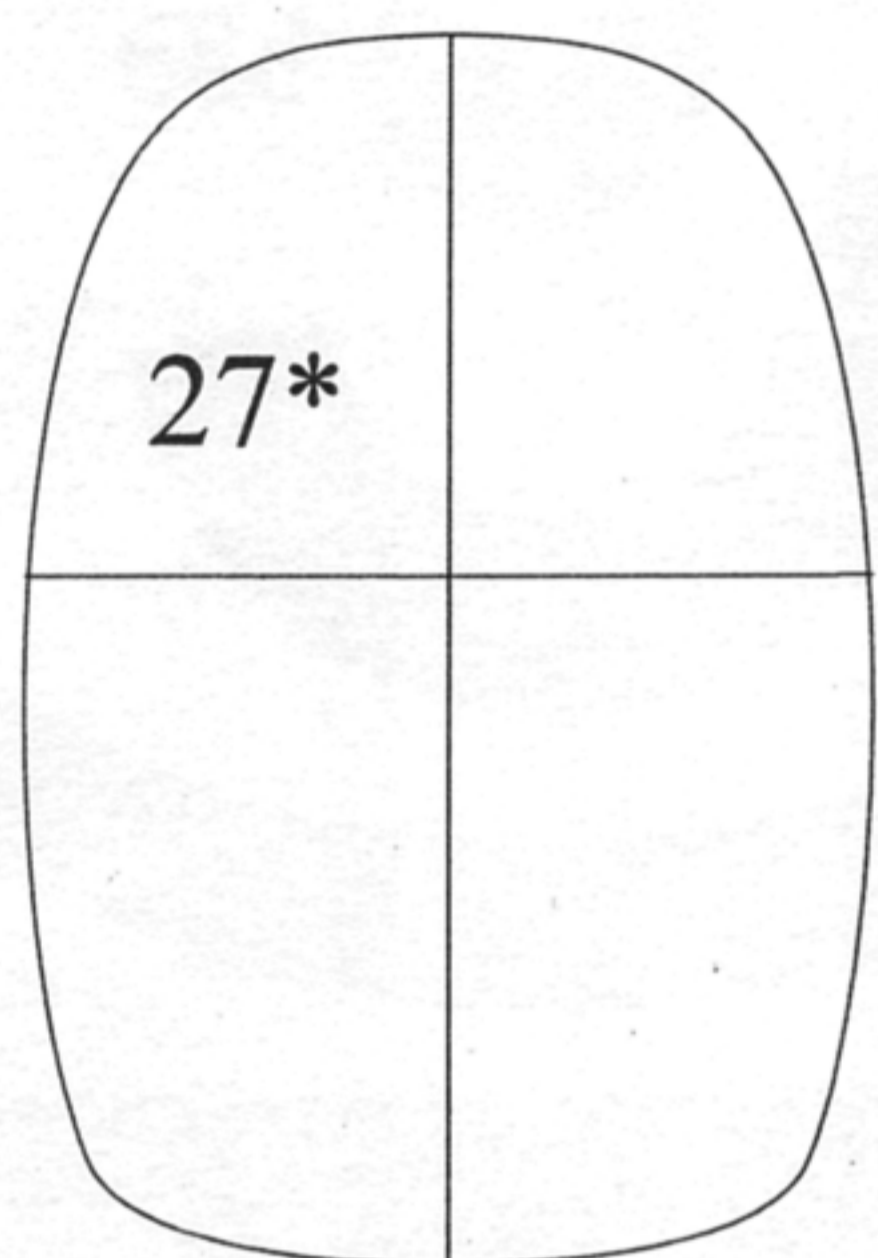
41*



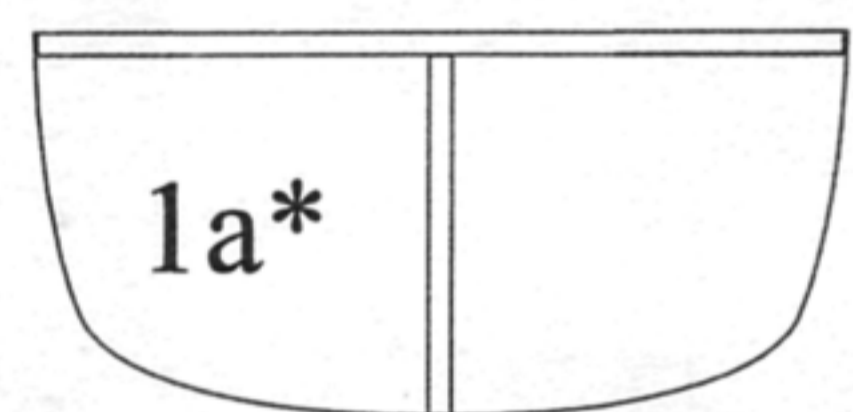
41a



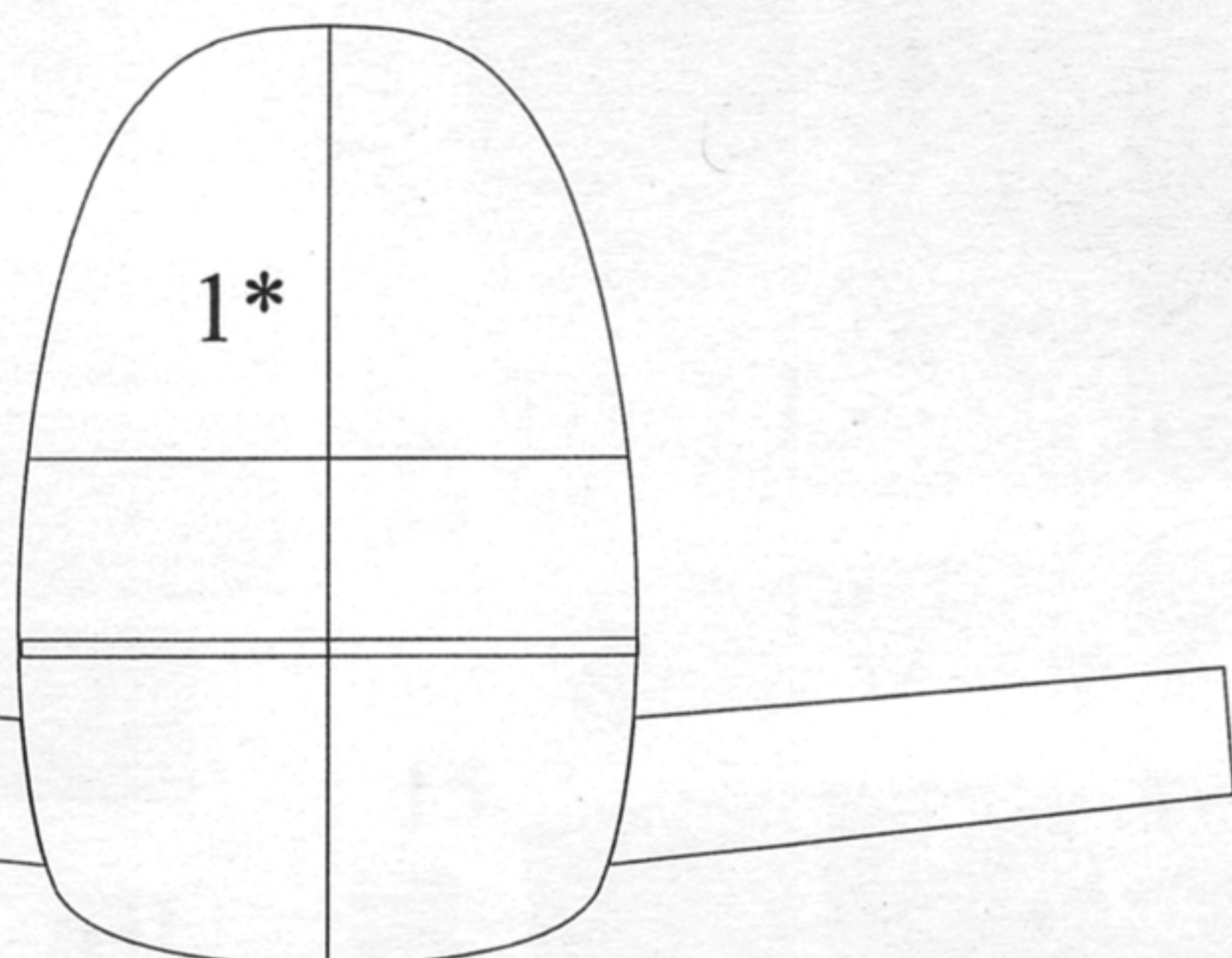
29*



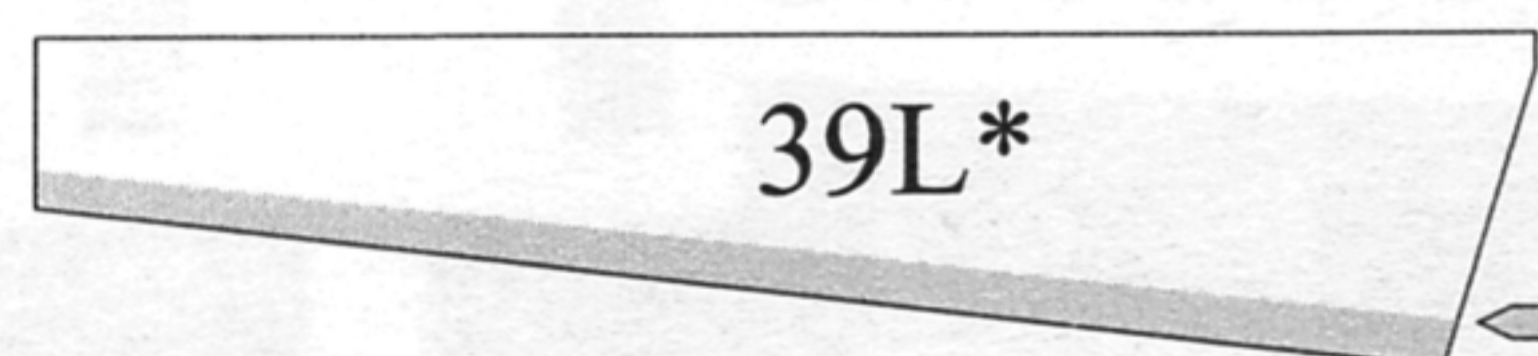
27*



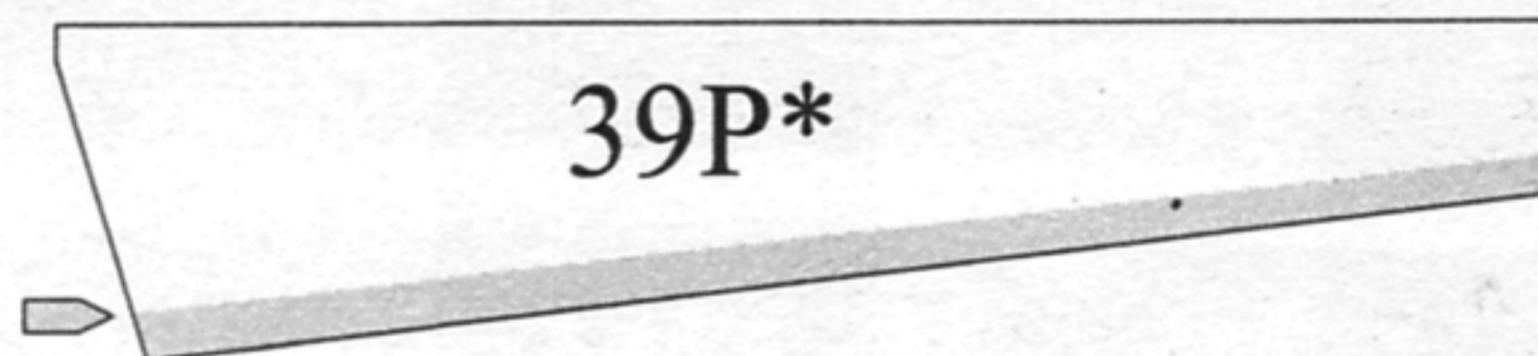
1a*



1*



39L*



39P*



53*



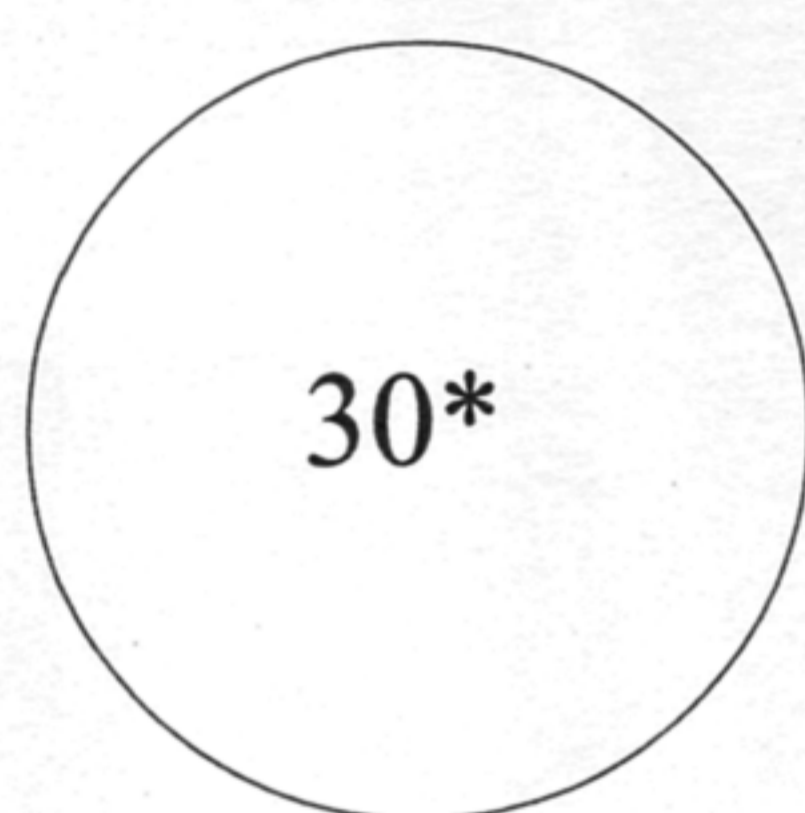
53a*



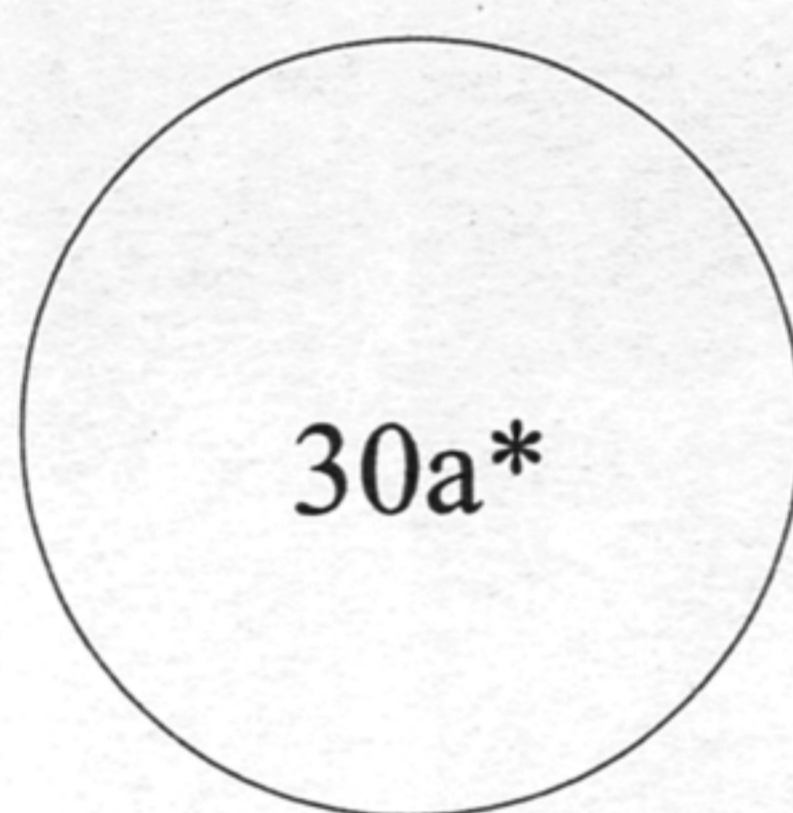
68a*



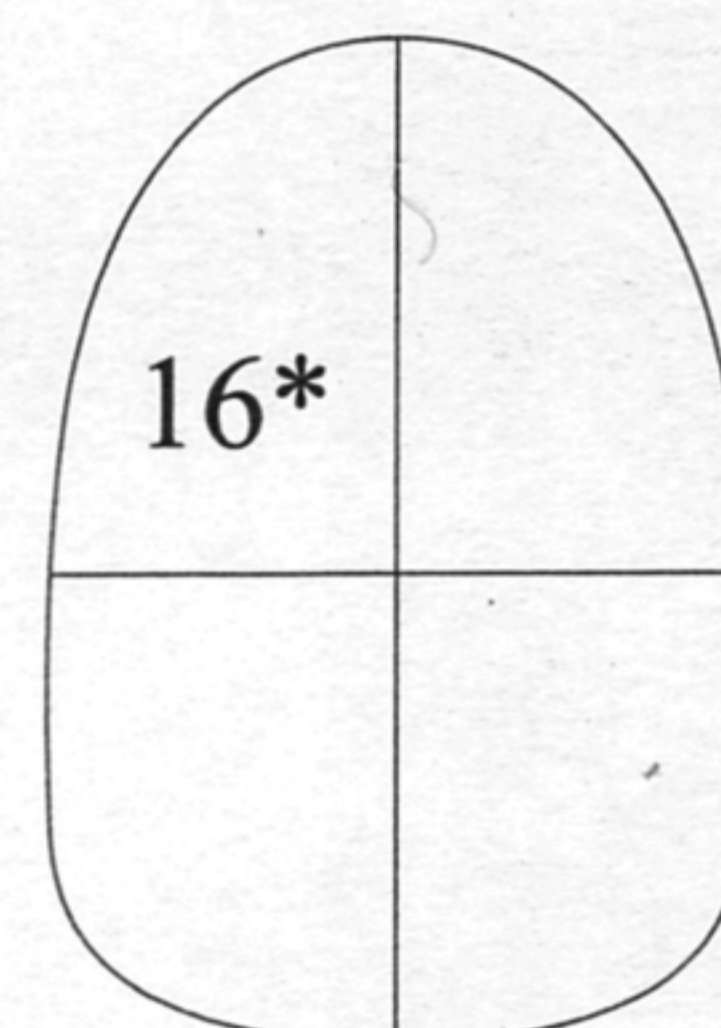
68a*



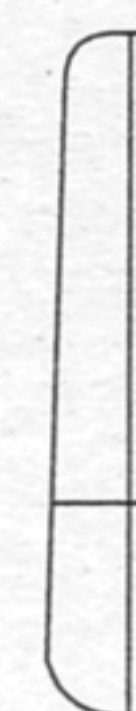
30*



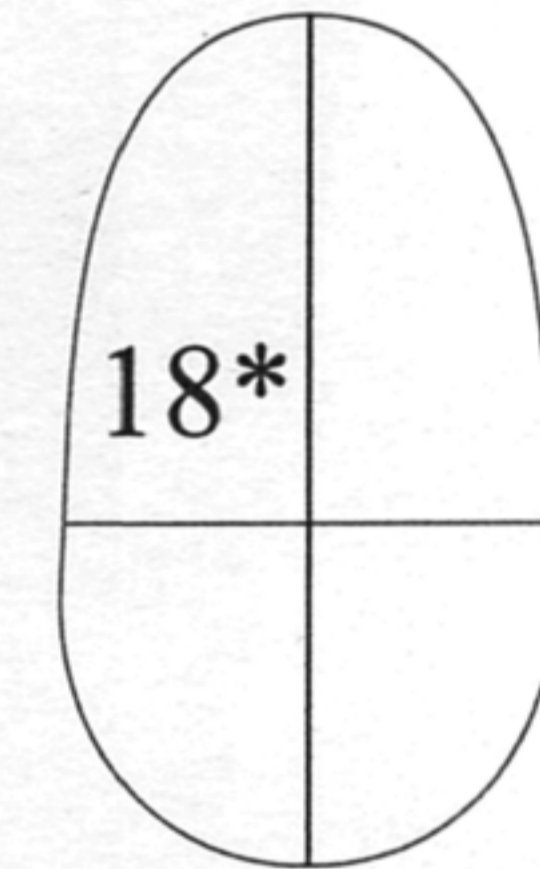
30a*



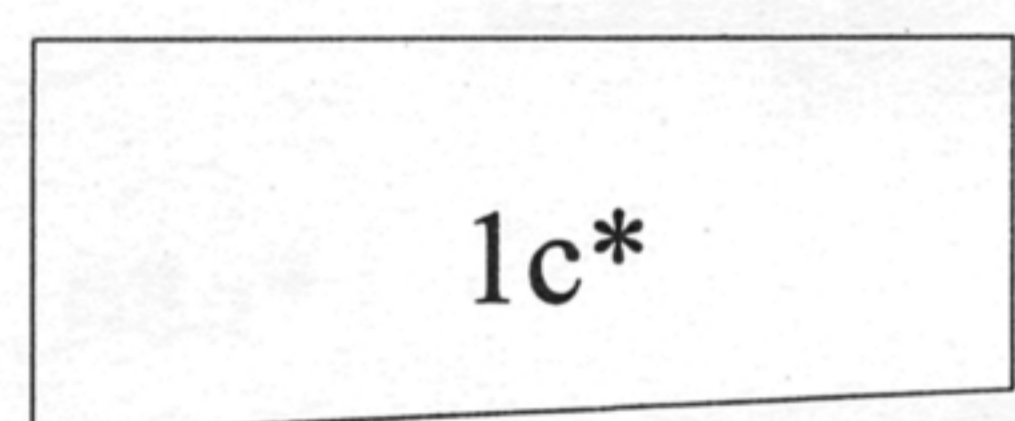
16*



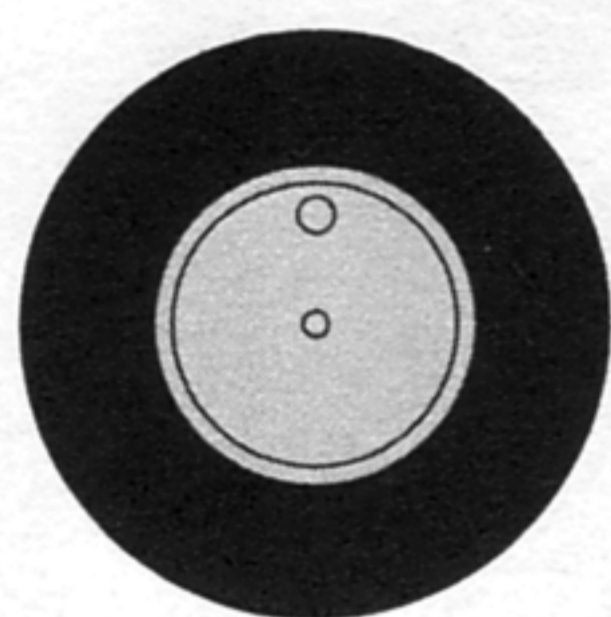
20*



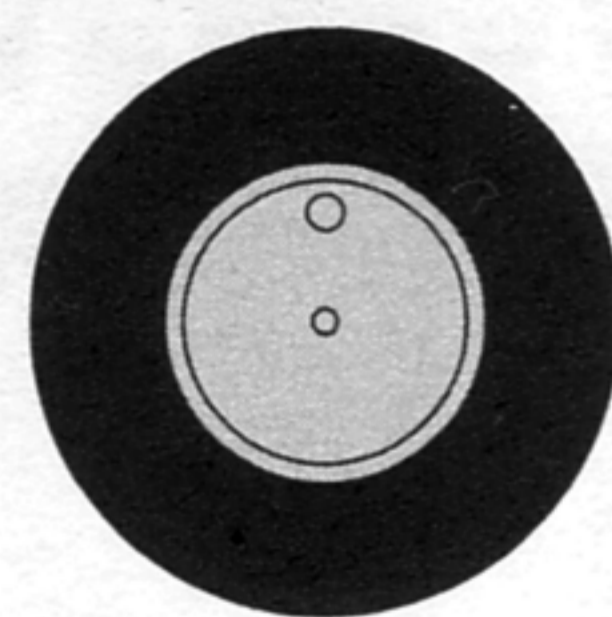
18*



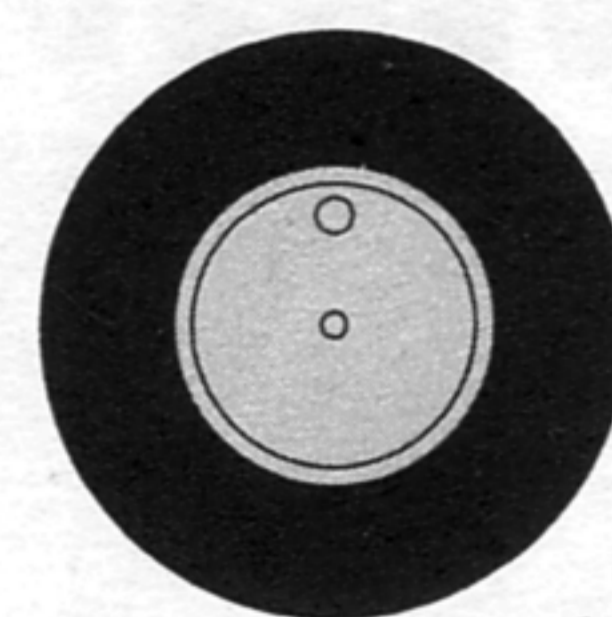
1c*



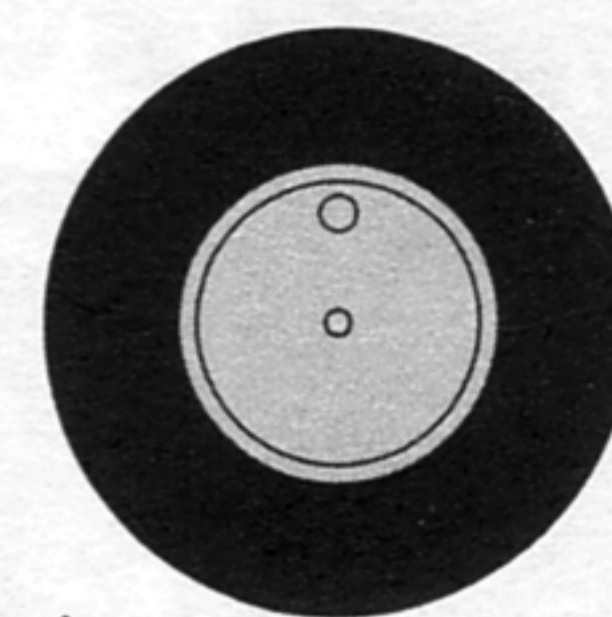
64L*



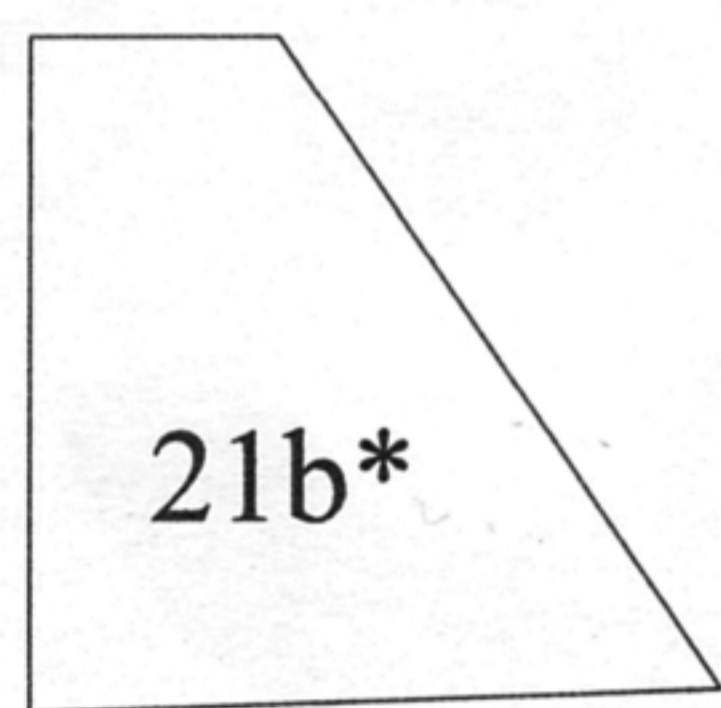
64L*



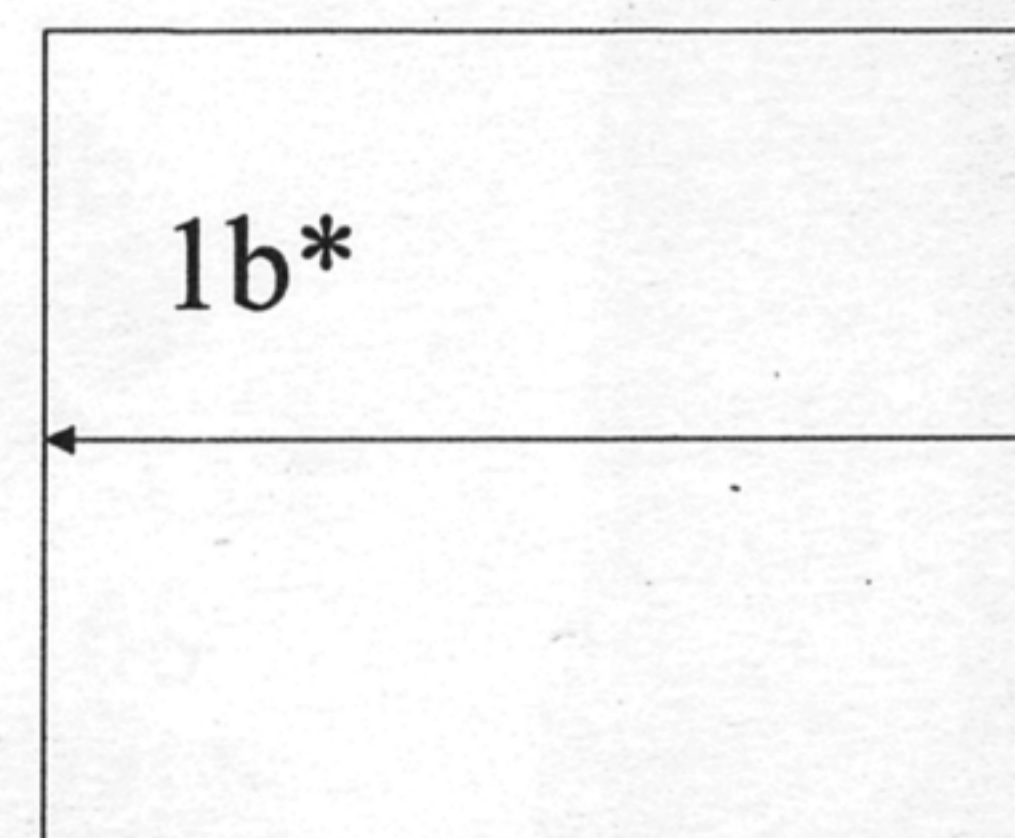
64L*



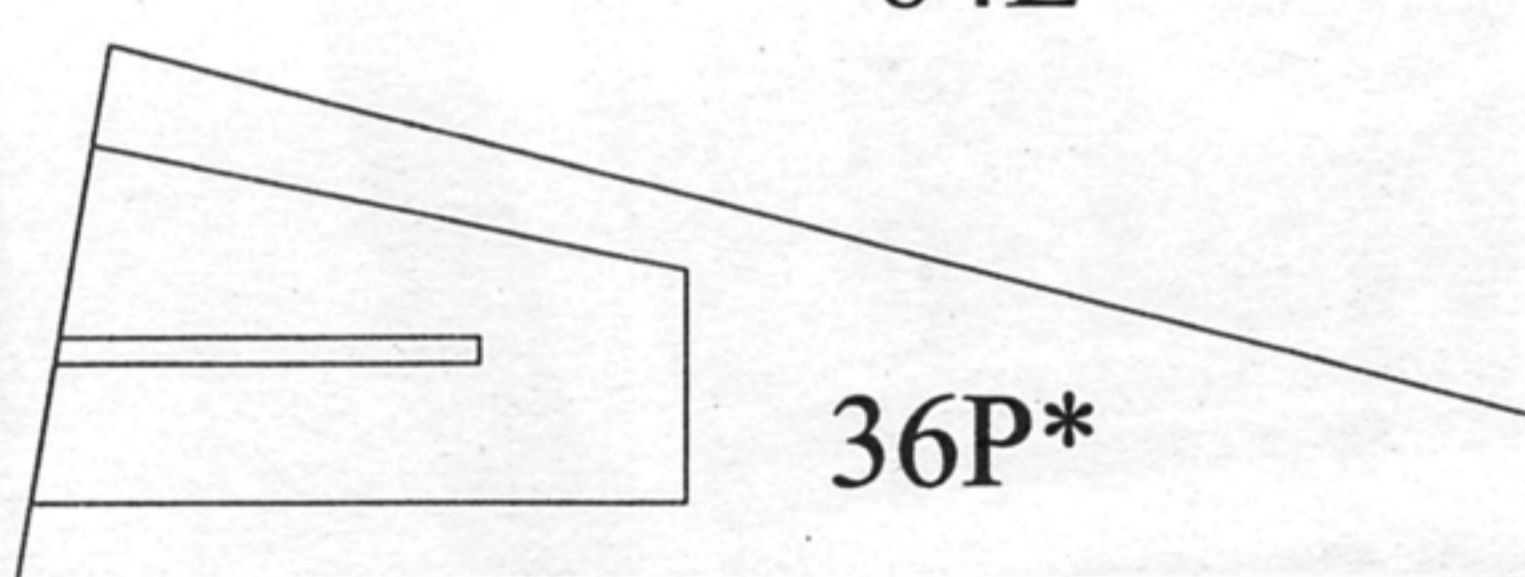
64L*



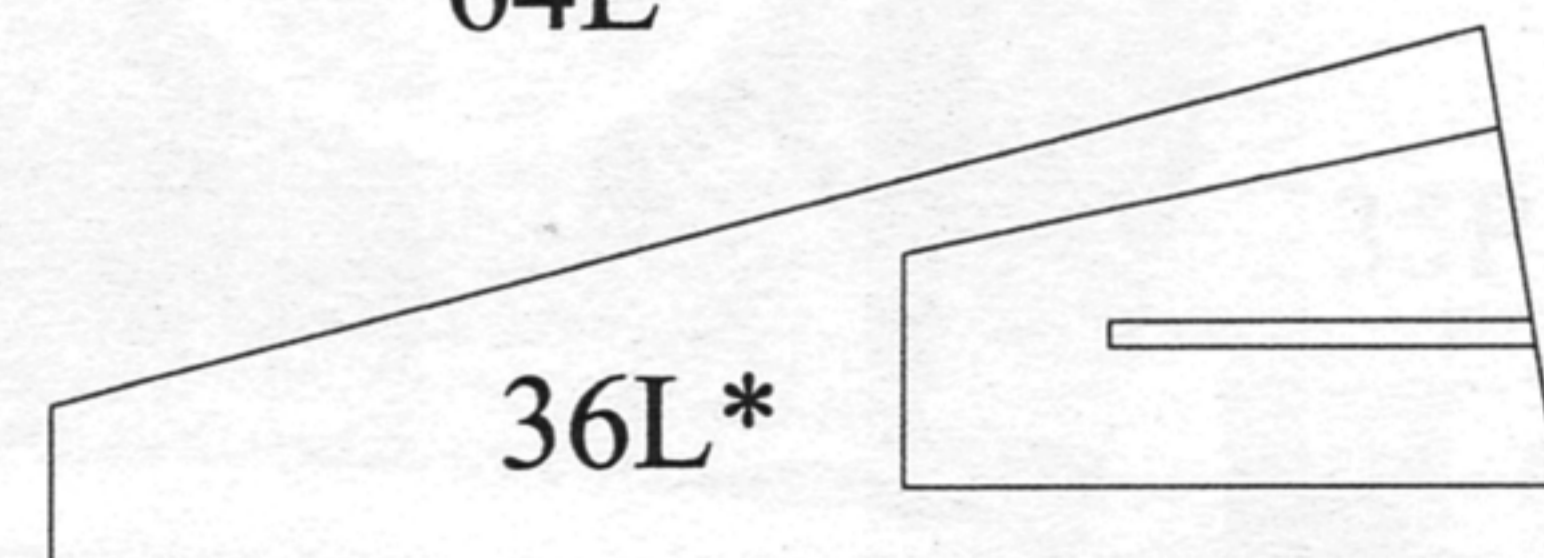
21b*



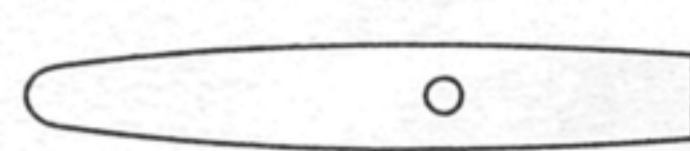
1b*



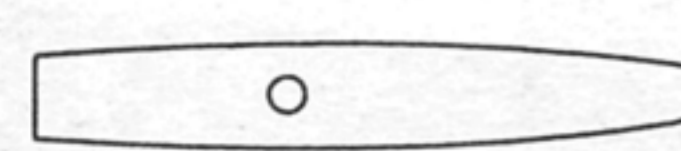
36P*



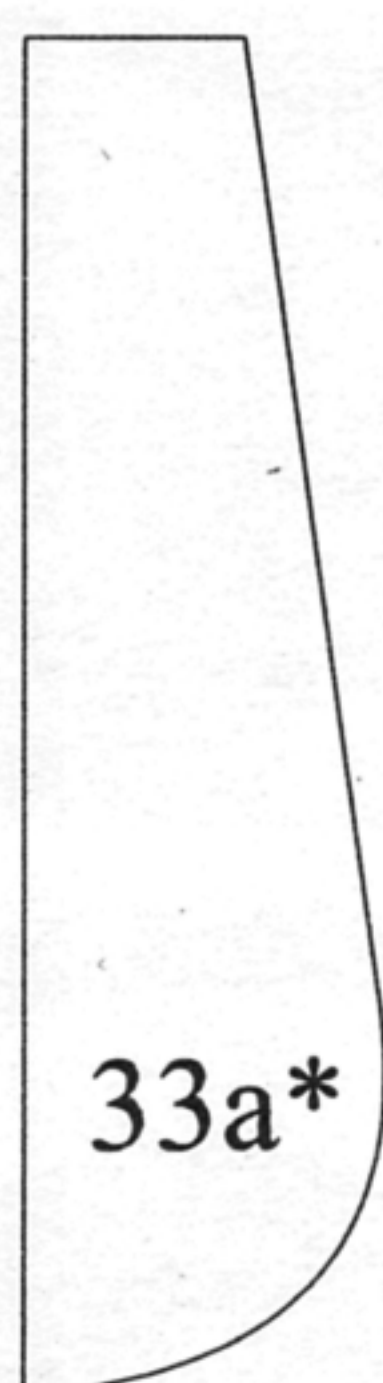
36L*



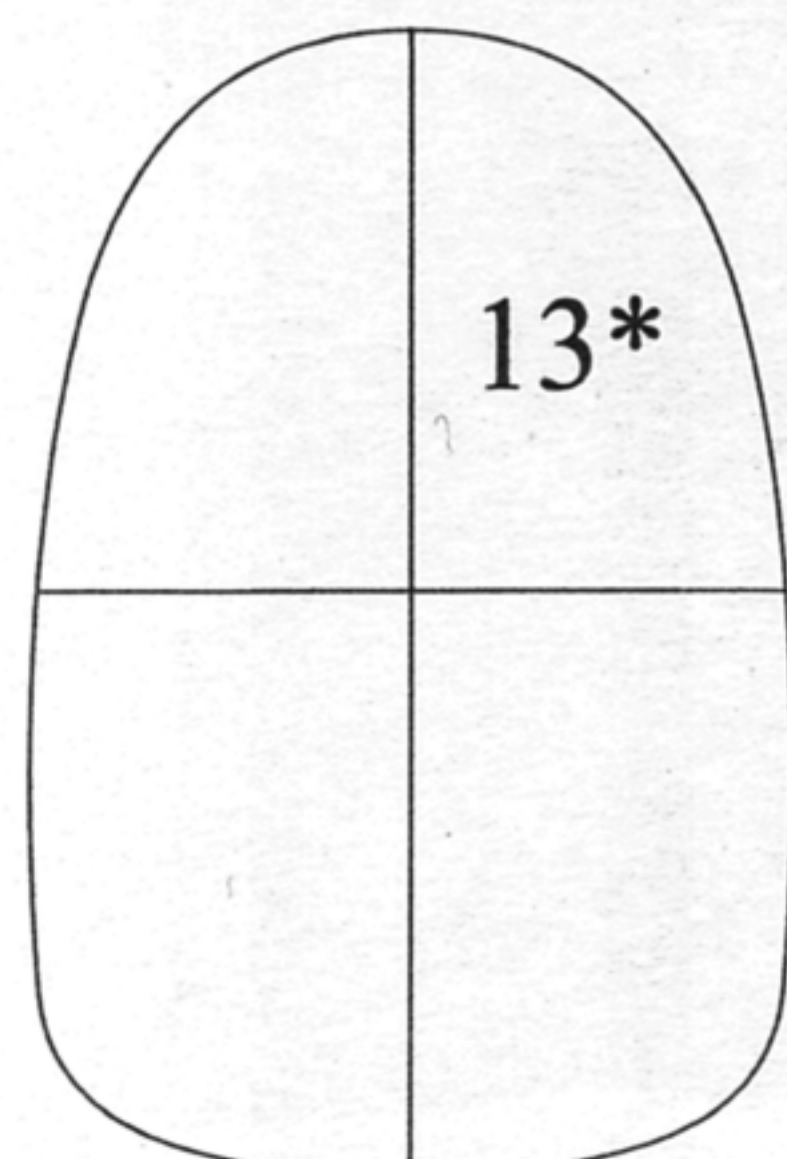
36aP*



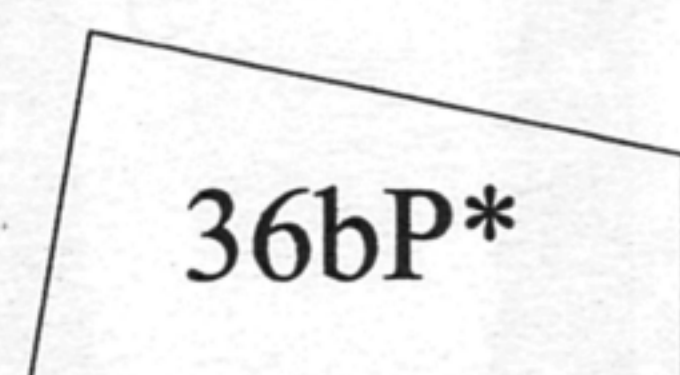
36aL*



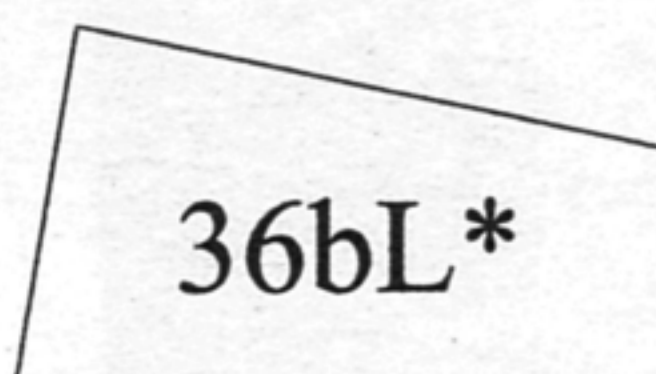
33a*



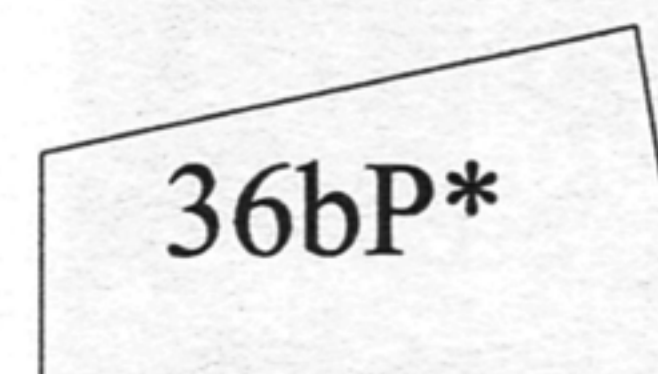
13*



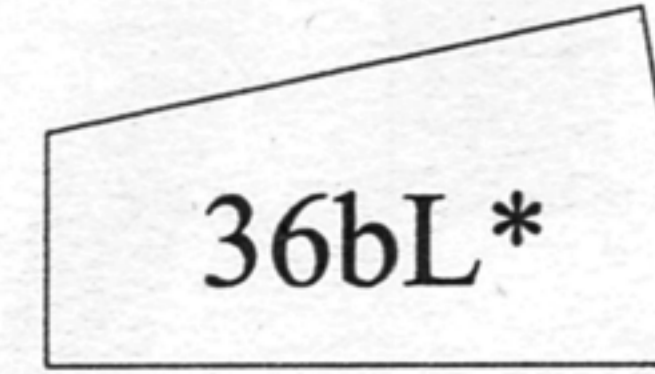
36bP*



36bL*

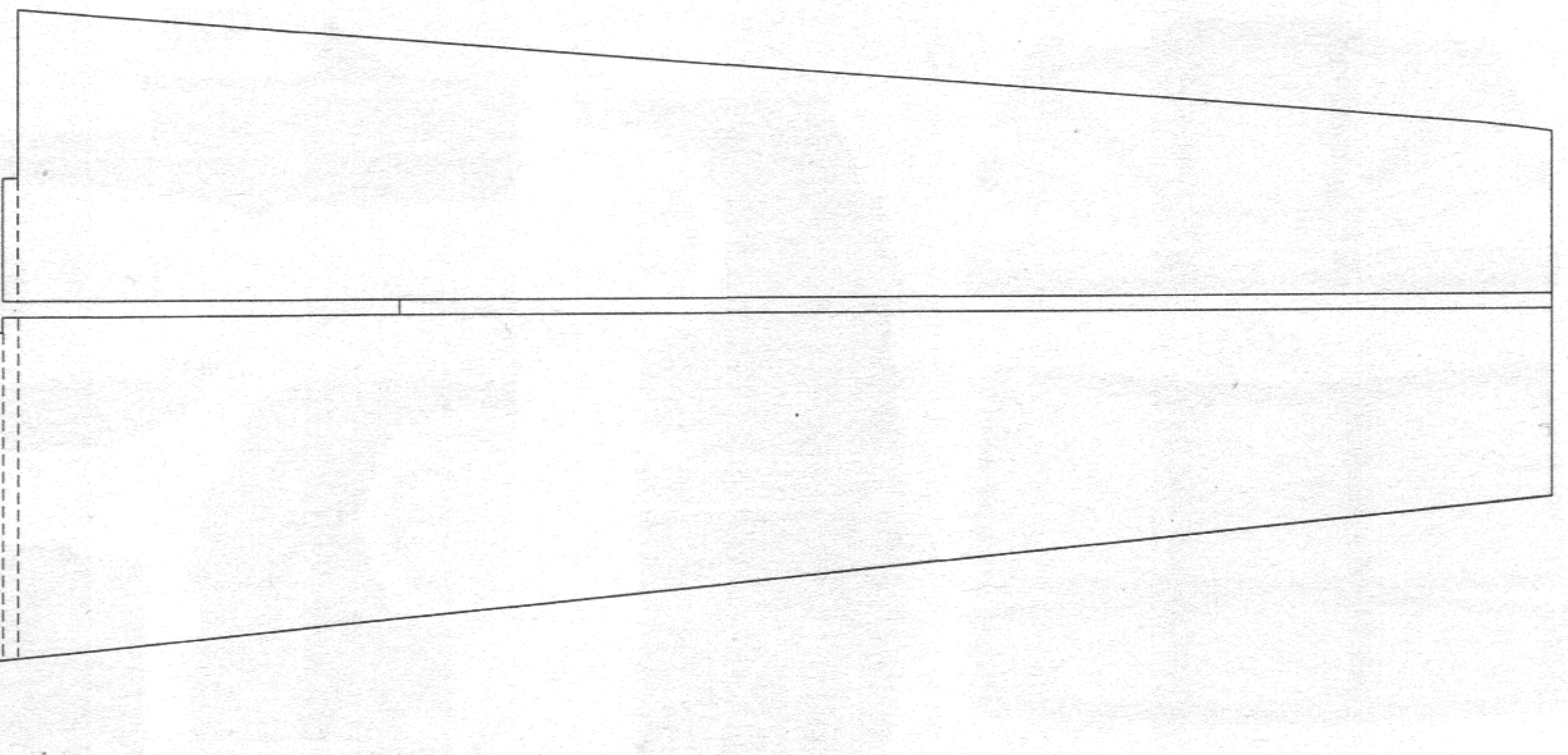
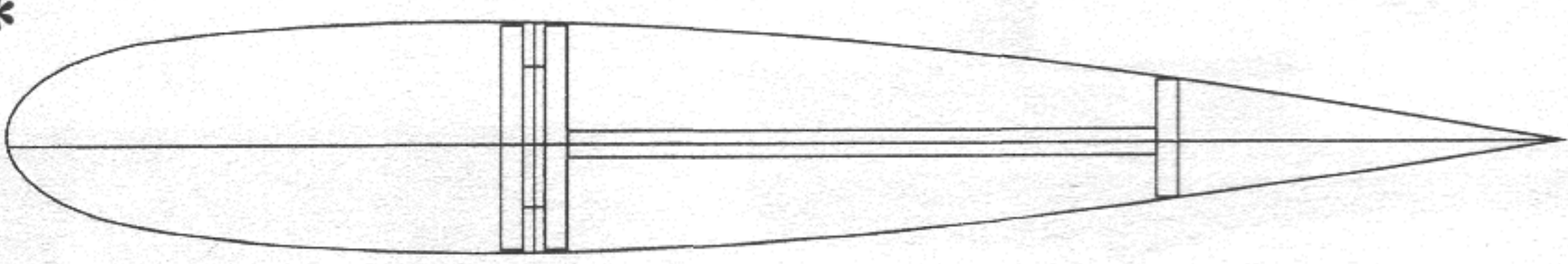


36bP*



36bL*

55aL*

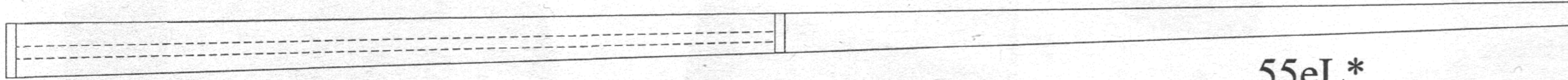
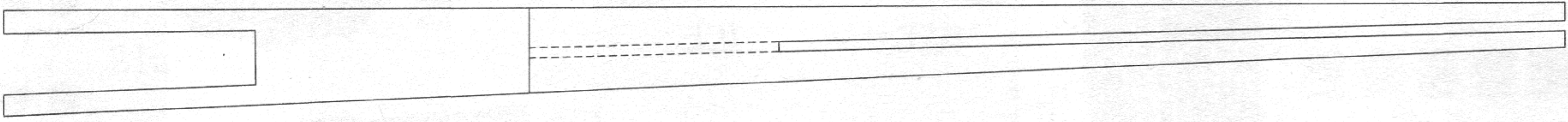


42b*

42b*

55L*

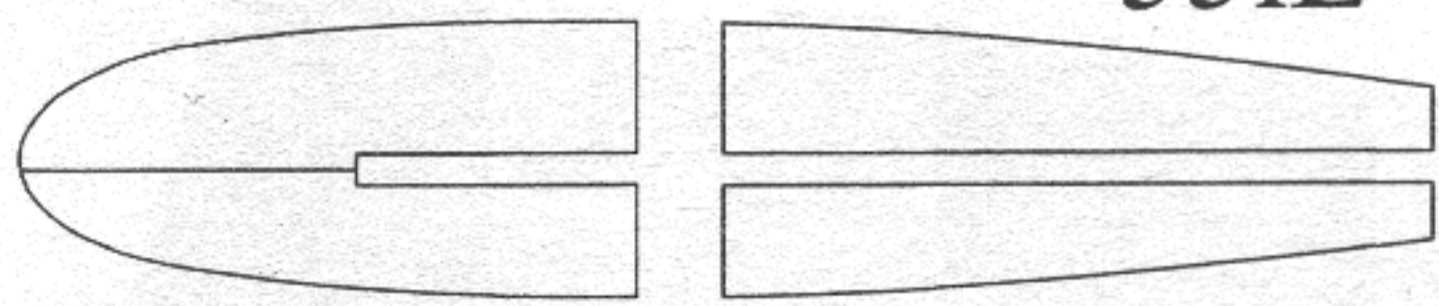
55bL*



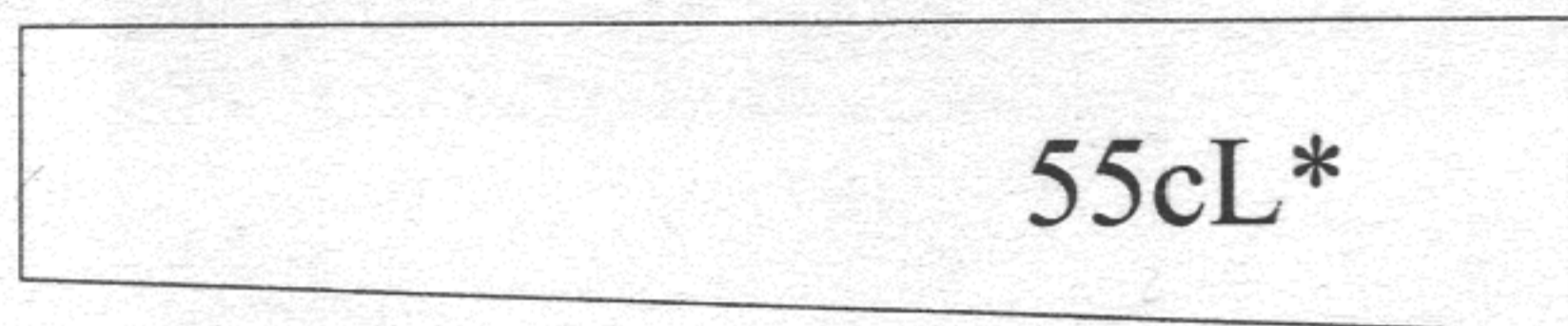
55eL*

55fL*

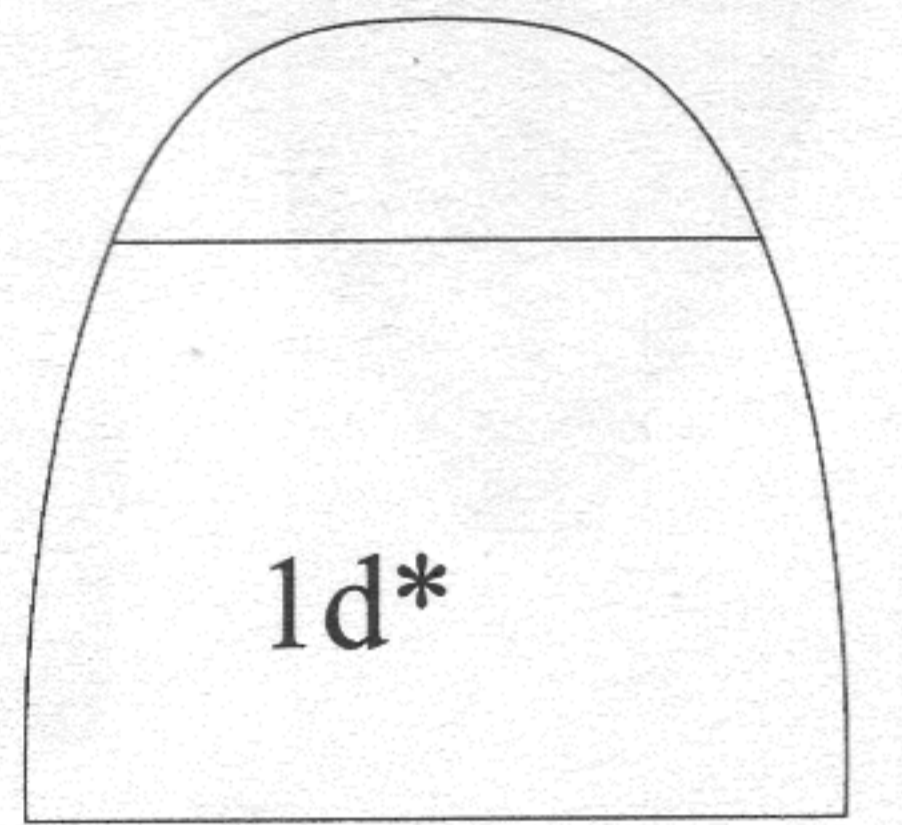
55iL*



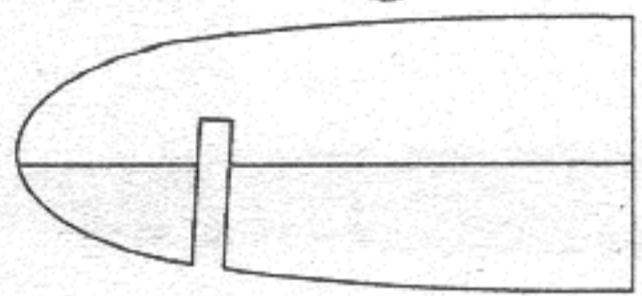
55cL*



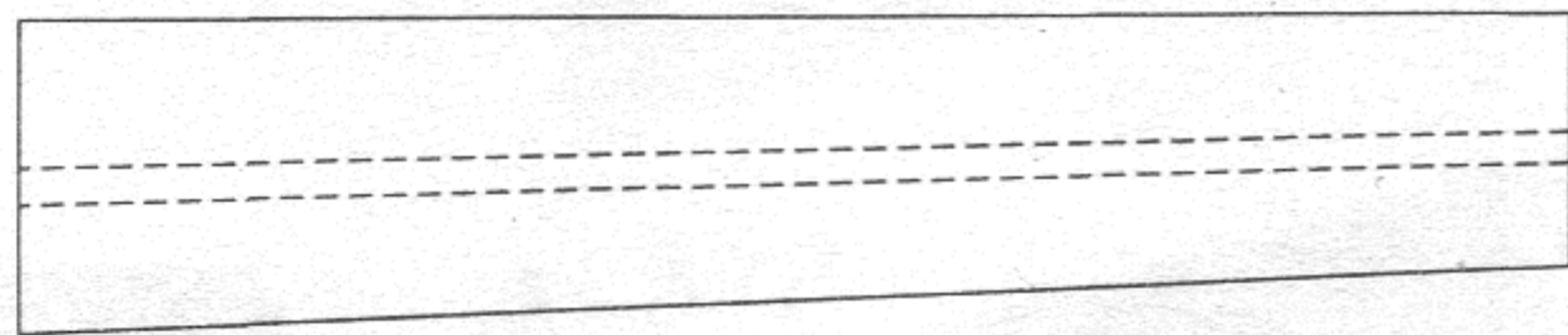
1d*



55gL*



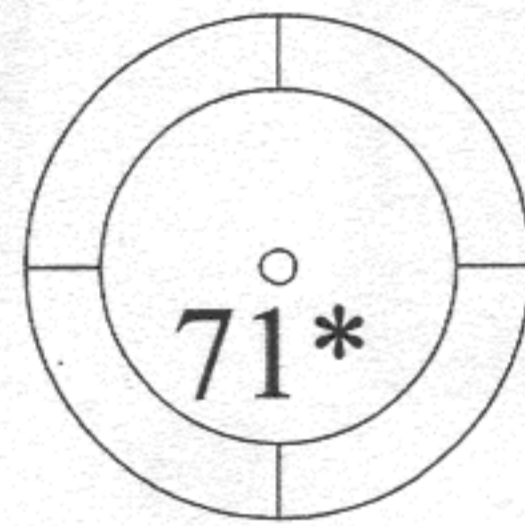
55dL*



55jL*

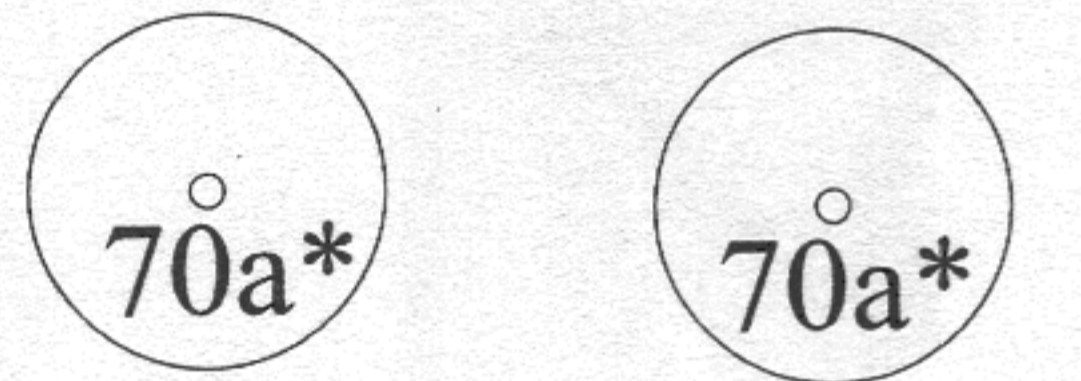


71*

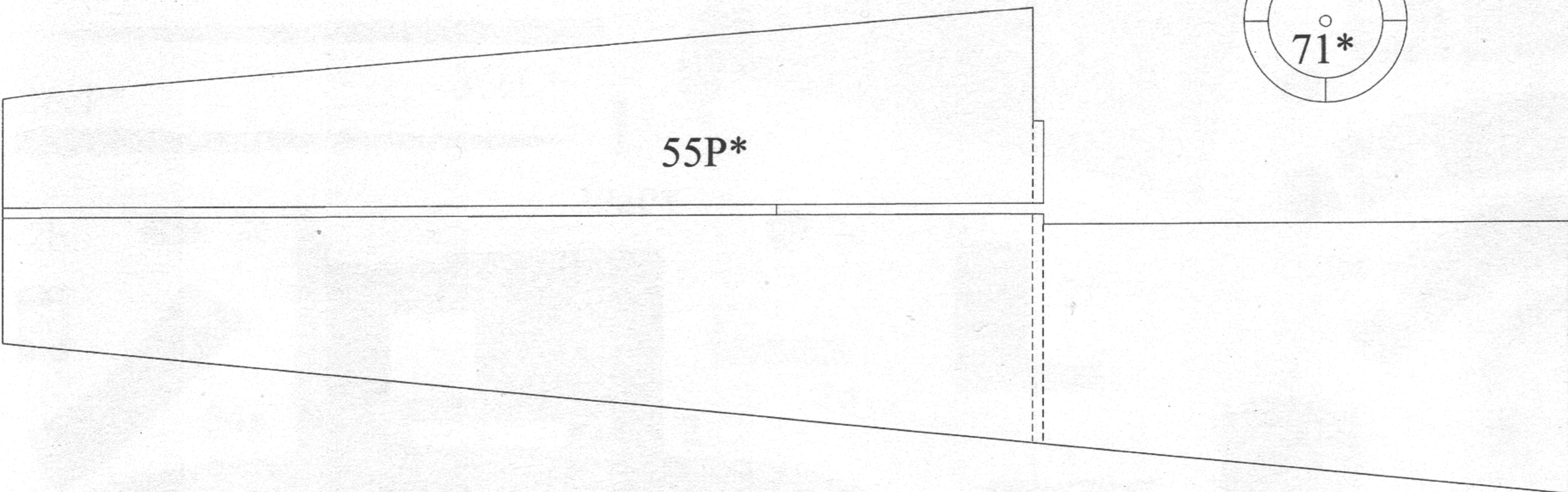


70a*

70a*

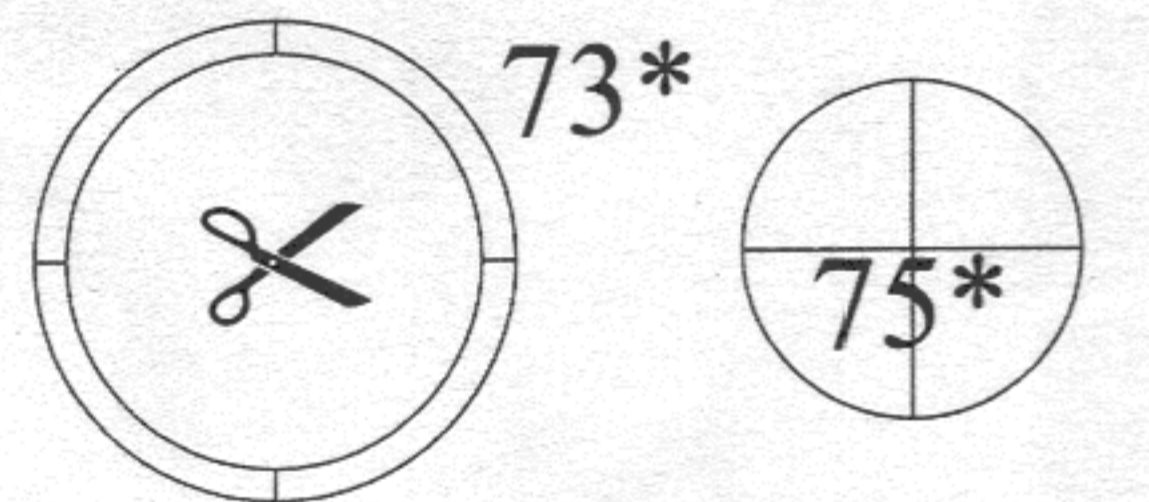


55P*

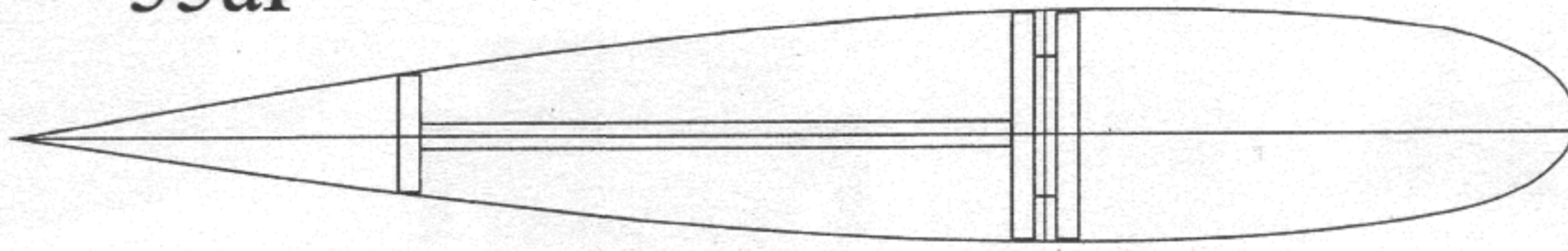


73*

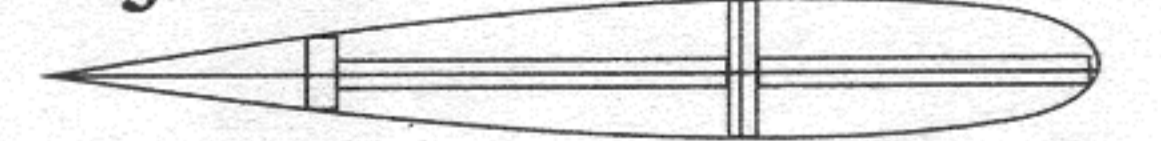
75*



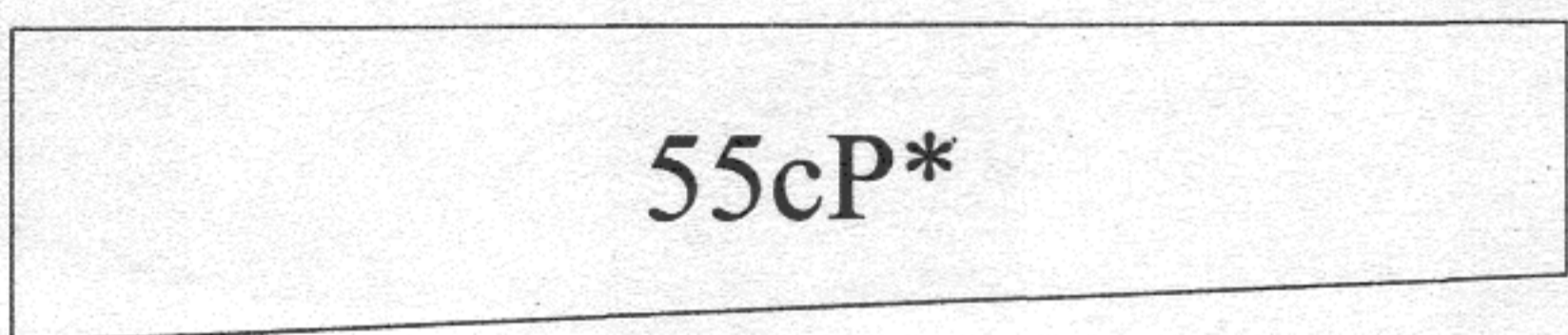
55aP*



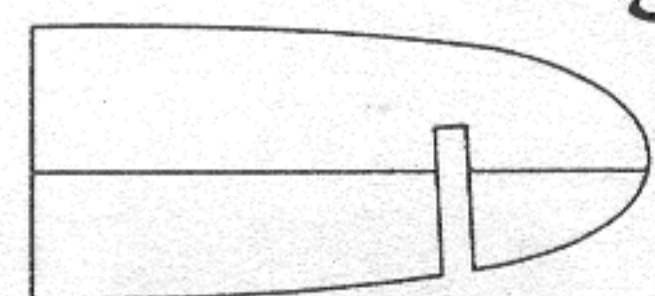
55jP*



55cP*

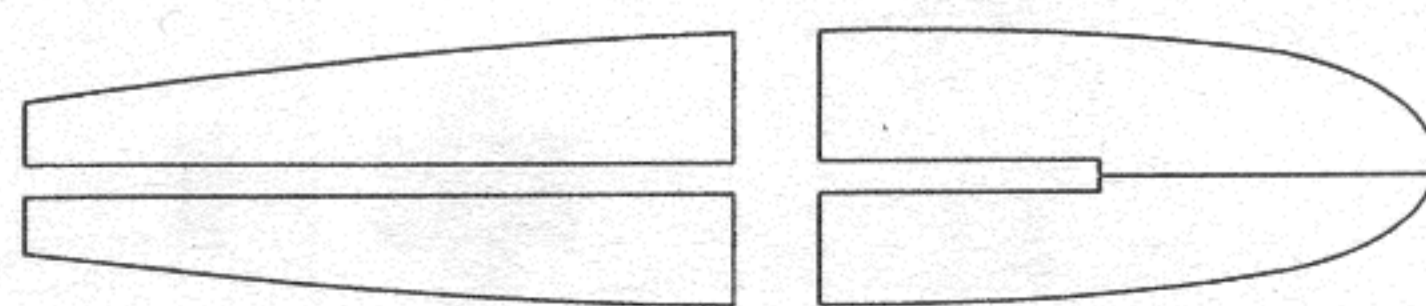


55gP*

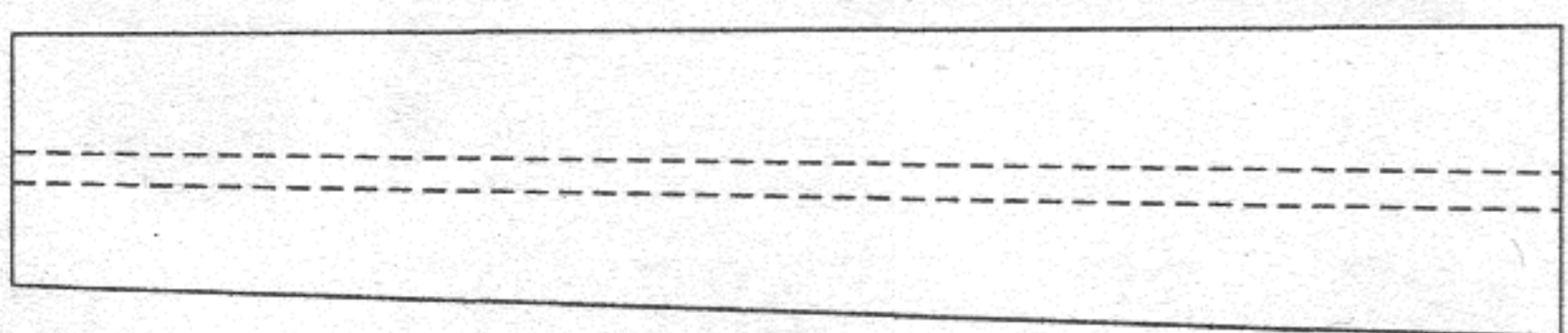


55iP*

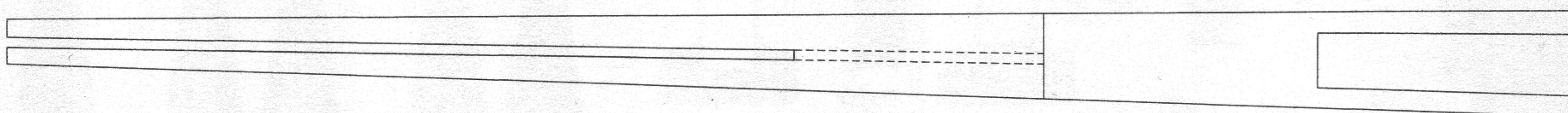
55fP*



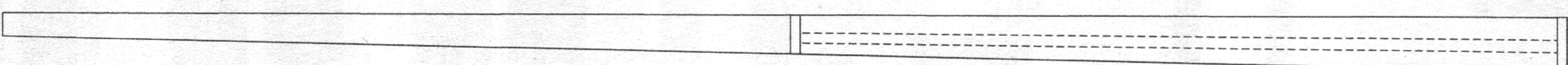
55dP*

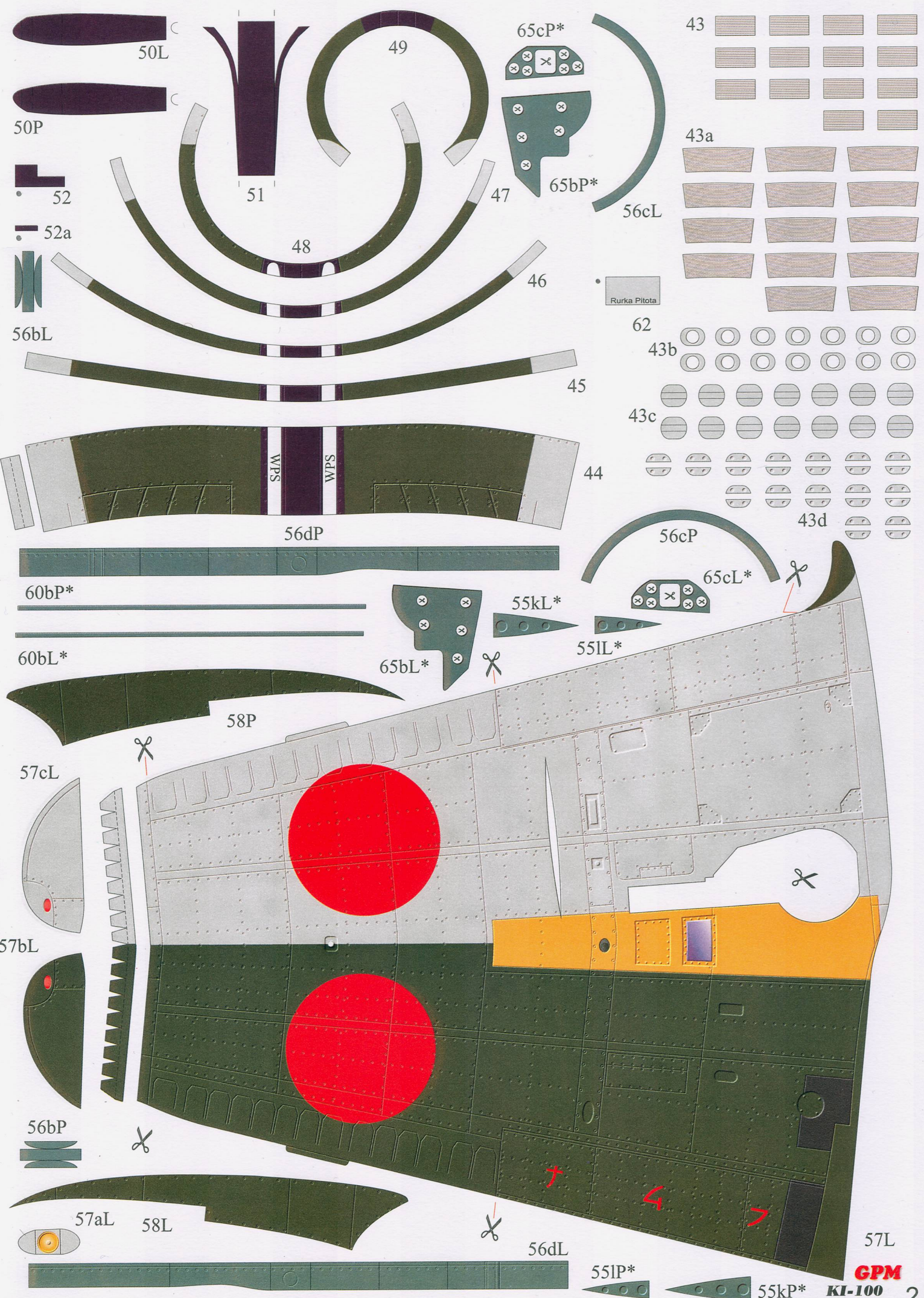


55bP*



55eP*





50L

50P

52

52a

56bL

49

51

48

47

65cP*

65bP*

56cL

45

44

56dP

60bP*

60bL*

58P

57cL

57bL

56bP

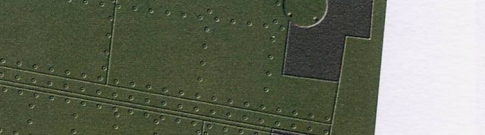
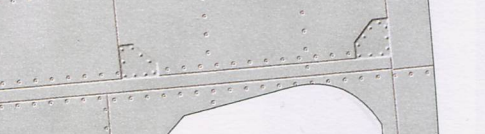
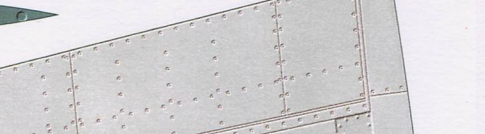
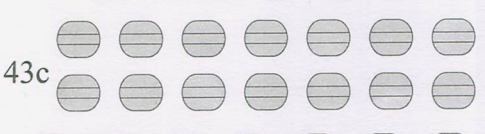
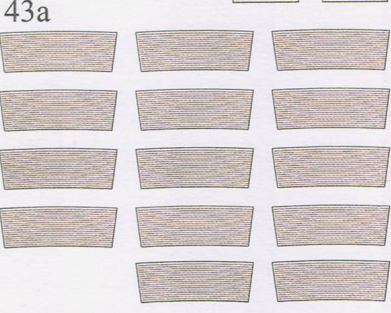
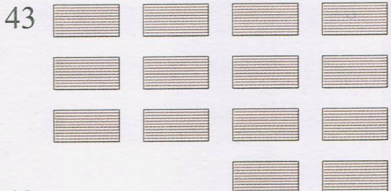
57aL

58L

56dL

55lP*

55kP*



Rurka Pitota

62

43b

43c

43d

56cP

65cL*

55kL*

55iL*

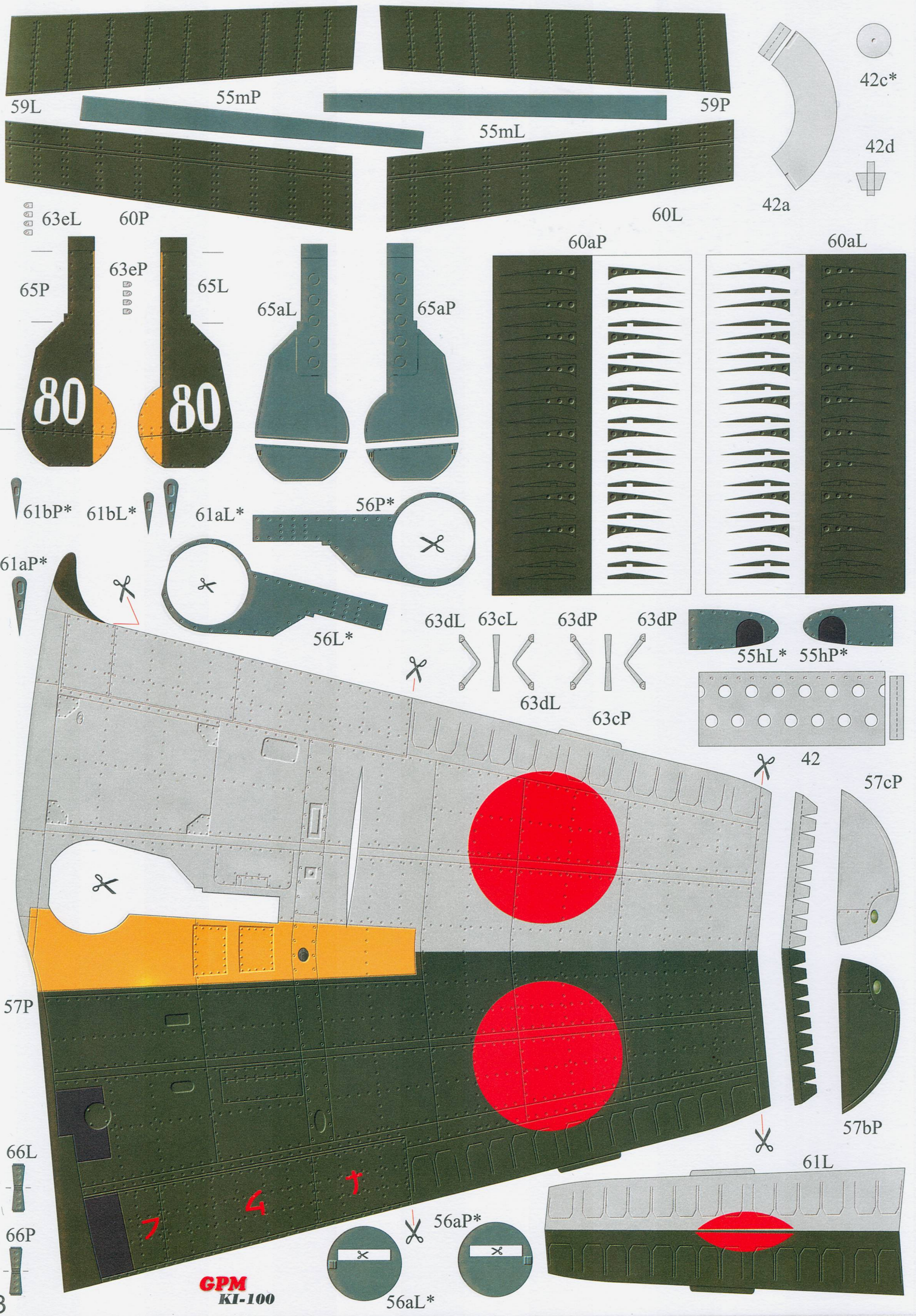
65bL*

57L

GPM

KI-100

2



GPM
KI-100

