



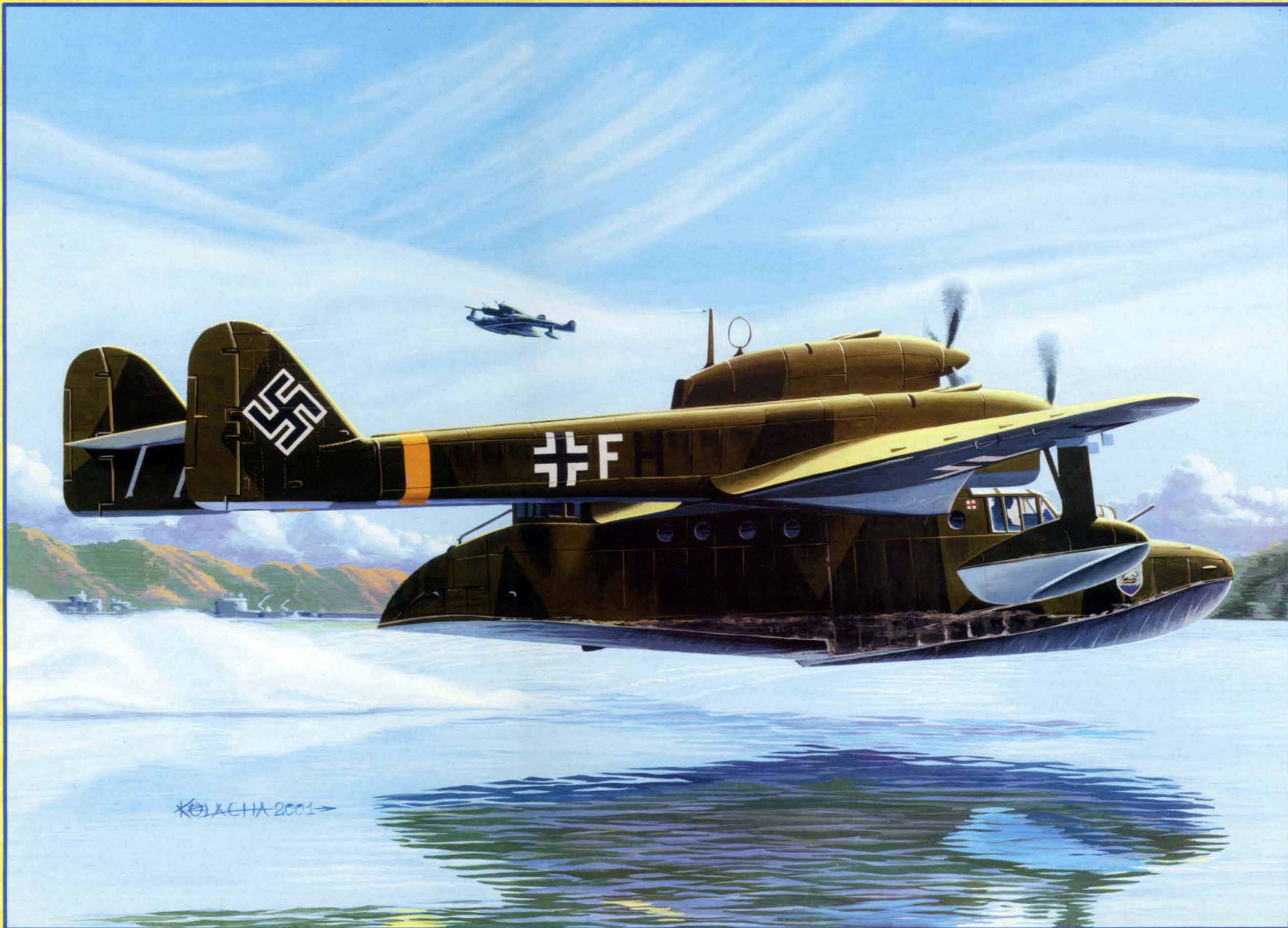
GOMIX

®

FLY MODEL
18

BLOHM UND VOSS Bv 138

BLOHM UND VOSS Bv 138



Model kartonowy
Skala 1:33

dl. 60,2 cm
wys. 17,9 cm
rozp. 81,7 cm

ISSN 1233-9423

BLOHM und VOSS Bv 138

NIEMIECKA ŁÓDŹ LATAJĄCA

Łodzie latające BLOHM und VOSS Bv 138 stanowiły podstawowe wyposażenie jednostek lotnictwa morskiego Luftwaffe, które wykorzystywano do celów rozpoznawczych i do obserwacji akwenów morskich i nabrzeży.

Podstawowe założenia taktyczne łodzi latającej, określone już w 1934 roku, to możliwość działania zarówno w dzień jak i w nocy, stawiania min, zrzuca bomb i wykonywania ataków torpedowych. Do zwalczania celów morskich samolot powinien być wyposażony w karabiny maszynowe i odpowiednie działka. Nowy typ łodzi latającej powinien mieć zasięg działania przekraczający 2400 km, pułap do 4000 m. Szczególnie wymagające były kryteria tzw. dzielności morskiej, tj. zdolności operowania na morzu przy wietrze bocznym o sile 4° w skali Beauforta. Planowano zaprojektować konstrukcję wielosilnikową zdolną do kontynuowania lotu w przypadku uszkodzenia jednego z silników.

W pracach nad projektem nad nową łodzią latającą liczyli się w zasadzie tylko dwie wytwórnie: Dornier i Hamburger Flugzeugbau GmbH. Ta ostatnia wytwórnia opracowała trzy projekty. Wykonano wiele prototypów łodzi latającej, alternatywnie stosowano silniki kilku wytwórni, budowano pełnowymiarowe makiety samolotów, lecz w trakcie pierwszych lotów ujawniała się podstawowa usterka: niedobór mocy powodujący bardzo długi start i tendencję do skręcania, co było podstawą negatywnej oceny prototypu.

W marcu 1938 roku wydzielone zakłady Hamburger Flugzeugbau GmbH zostały włączone w skład koncernu BLOHM und VOSS jako Oddział Produkcji Samolotów Stoczni BLOHM und VOSS. Jeden z prototypów samolotu z nowym oznaczeniem Bv 138A, zachowywał się w powietrzu prawidłowo, dlatego też stał się podstawą do dalszych prac rozwojowych konstrukcji. Powstawały kolejne wersje, których obloty odbywały się, aż do kwietnia 1940 roku. Cały czas trwały próby modyfikowanych prototypów, powstawały kolejne wersje samolotów Bv 138B i Bv 138C. W październiku 1941 roku stwierdzono, że BLOHM und VOSS Bv 138C wymaga jeszcze poprawek i dopracowania oraz, że samolot nie w pełni wykorzystuje wszystkie możliwości bojowe. W rezultacie tej niekorzystnej opinii postanowiono zmniejszyć zamówienie z 400 do 300 samolotów Bv 138 wszystkich wersji. Już w lutym 1942 roku produkcja Bv 138 została skreślona z listy priorytetowej i skierowana do tzw. drugiego rzutu produkcyjnego. Spowodowało to znaczne zmniejszenie tempa produkcji i ograniczenie przydzielanych surowców. W następnym roku produkcja Bv 138 zesłała jeszcze na dalszy plan. Sytuacja na frontach II Wojny Światowej zmuszała do szybkiego rozwoju i produkcji samolotów myśliwskich, Messerschmittów i Focke-Wulfów, a nie Bv 138. W sierpniu 1943 roku szef sztabu głównego Luftwaffe polecił wstrzymanie produkcji Bv 138. Zezwolono jedynie na skompletowanie Bv 138 znajdujących się w zaawansowanym stadium montażu. Ostatni Bv 138C został wyprodukowany w zakładach BLOHM und VOSS w połowie grudnia 1943 roku.

Nowe łodzie latające BLOHM und VOSS Bv 138 po raz pierwszy zostały użyte bojowo w czasie kampanii norweskiej. Dwa Bv 138A zostały wcielone do jednostki transportowej. Pierwszy lot wykonano już w kilka dni po rozpoczęciu operacji "Wesserubung". 13 kwietnia 1940 roku dwa Bv 138 miały wykonać lot do Narwiku z międzylądowaniem w Bergen. Podczas podchodzenia do brzegu jeden z samolotów został celnie ostrzelany przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą, która nie znała sylwetki najnowszej łodzi latającej Luftwaffe. Samolot miał poważnie uszkodzone skrzydło, pociski kalibru 20 mm przebiły też kadłub powodując jego częściowe podtopienie. Uszkodzony Bv został potem przewieziony do Rzeszy i wyremontowany.

BLOHM und VOSS patrolując akweny północne wykryły dwa duże konwoje zmierzające latem i jesienią 1942 roku do portów sowieckich. Ustawiczne loty rozpoznawcze umożliwiały skuteczne ataki niemieckich okrętów podwodnych i lotnictwa, które dziesiątkowały alianckie konwoje. Złóżkowy widok Bv 138 był dla marynarzy alianckich zwiastunem rychłego ataku "wileczego stada" U-bootów lub ataku samolotów bombowych Luftwaffe. Bv 138 operowały głównie z baz w Norwegii na trasie konwojów zaopatrzeniowych do Murmańska i Archangielska. Łodzie latające Bv 138 wielokrotnie uzupełniały paliwo z niemieckich okrętów podwodnych. Było to możliwe, gdyż ich silniki były napędzane takim samym paliwem - olejem napędowym. W lipcu 1943 roku dwa Bv 138C uzupełniały paliwo z dwóch U-bootów u brzegów Nowej Ziemi. BLOHM und VOSS prowadziły wtedy rozpoznawanie Morza Karskiego.

Bv 138 działały także z terenu Francji oraz na Morzu Czarnym i na Morzu Śródziemnym. Łodzie latające Bv 138 MS miały być wykorzystywane do prowadzenia rozminowywania, niszczenia min z powietrza. Przystosowanie do detonowania min polegało na zbudowaniu pod skrzydłami "obróczy" o średnicy 14 000 mm oraz zamontowaniu w kadłubie urządzenia prądowego do wytwarzania prądu elektrycznego potrzebnego do wzbudzenia pola magnetycznego. Z powodu znacznego wzrostu masy samolotu prace nad projektem zaniechano.

We wrześniu 1943 roku zaproponowano nazwanie Bv 138 "Seedrache" - "Smok morski", lecz ta nazwa nie została przyjęta. Nieoficjalnie Bv 138 był nazywany "Der fliegende Holzschuh" czyli "Latający drewniany sabot".

Samolot BLOHM und VOSS Bv 138 miał krótki łodziowy kadłub z dwiema belkami ogonowymi, niosącymi usterzenie z podwójnymi sterami kierunku. Kadłub podzielony był na siedem wodoszczelnych przedziałów zapewniających separację każdego przedziału w przypadku zalania go wodą. Na wysoko osadzonym skrzydle zabudowane były trzy silniki. Dwa małe pływaki podporowe, zapewniające podtrzymywanie płatów podczas startu i wodowania oraz w czasie kotwiczenia, były mocowane na wysięgnikach do dźwigara przy końcówkach płata skrzydła. Płat skrzydła o konstrukcji całkowicie metalowej składał się z części centralnej - centroplata wraz z gondolami silnikowymi oraz z dwóch skrzydeł zewnętrznych. Skrzydła posiadały dźwigar rurowy będący jednocześnie zbiornikiem paliwa w części centralnej. Uzbrojenie obronne łodzi latającej Bv 138 było zgrupowane w trzech stanowiskach strzeleckich obsługiwanych przez strzelców: z przodu kadłuba, na grzbiecie środkowego silnika i na końcu kadłuba. Samolot był także wyposażony w urządzenia radarowe służące do wyszukiwania celów morskich.

DANE TECHNICZNE

BLOHM und VOSS Bv 138 B-1/C-1 - NIEMIECKA ŁÓDŹ LATAJĄCA

ROZPIĘTOŚĆ	- 26,94 m;	DŁUGOŚĆ	- 19,90 m;
WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA	- 6,60 m;	ZALOGA	- 5 osób;
MASA WŁASNA	- 11 770 kg;	MASA STARTOWA MAX	- 17 650 kg;
PRĘDKOŚĆ MAX	- 285 km/h na wysokości morza (0 m);	ZASIĘG MAX (start z katapulty)	- 4 250 km;
PULAP	- 5 000 m;	ZASIĘG MAX	- 3 413 km;
NAPĘD	- 3 silniki rzędowe wysokoprężne 6-cio cylindrowe Junkers Jumo 205D o mocy 647 kW (880 KM);		
UZBROJENIE	- jedno działko MG 151 kal. 20 mm; k.m. MG 131 kal. 13 mm; sześć 50 kg bomb lub cztery 150 kg bomby głębinowe.		

Ilustracja na okładce:
Projekt modelu:
Opracowanie komputerowe modelu:

Zbigniew Kolacha
Tadeusz Grzelczak
Grzegorz Świerczewski

MODEL KARTONOWY 1:33
FLY MODEL nr 18
BLOHM und VOSS Bv 138
ISSN 1233 - 9423
Rok wydania 2003

WYDAWCA

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWE

GOMIX

LESZEK GOLDYŃ

15-427 BIAŁYSTOK, ul. LIPOWA 6

tel. (0 85) 732 20 11 tel./fax (0 85) 740 65 61 tel./fax (0 85) 663 63 01

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

PRZEDRUK I KOPIOWANIE FRAGMENTÓW LUB CAŁOŚCI JEDYNIJE ZA ZGODĄ WYDAWCY

BUDOWA MODELU

Model samolotu BLOHM und VOSS Bv 138 został opracowany w skali 1:33.

Zasady ogólne

1. Przed sklejeniem modelu należy zapoznać się z opisem budowy, rodzajami szablonów, rozmieszczeniem części na arkuszach, rysunkami montażowymi, szczególnie dokładnie, jeśli przewidziane są różne wersje budowanego modelu. Podczas budowy modelu należy korzystać z rysunków pomocniczych.
2. Kolejność budowy zbliżona jest do kolejności numeracji. Model należy kleić w kolejności przedstawionej na rysunkach montażowych, co jest bardzo ważne szczególnie w fazie sklejanie kadłuba.
3. W trakcie budowy modelu stosujemy zasadę wstępnego dopasowania części "na sucho".
4. Symbole literowe części w opisie, na rysunkach i schematach oznaczają odpowiednio: L - stronę lewą, P - stronę prawą. Części oznaczone literą L (lewa) skleja analogicznie jak części oznaczone literą P (prawa).
5. Części oznaczone symbolem nożyczek (✂) należy rozciąć, wyciąć. Zgiąć elementy w miejscu, gdzie na krawędzi po przeciwległych stronach są kreski (—). Linie zagiąć lekko naciąć. Symbol (○) oznacza, że element należy uformować w pierścieni i skleić na styk. Symbol (○) oznacza, że element należy uformować w pierścieni i skleić na zakładkę. Symbol (→) określa kierunek zwijania. Części owalne, przed uformowaniem w pierścieni, należy kilkakrotnie przeciągnąć np. na krawędzi stołu.
6. Elementy oznaczone symbolem (*0,5), należy nakleić na tekturę 0,5 mm; oznaczone symbolem (*1), należy nakleić na tekturę 1 mm; oznaczone symbolem (*1,5), należy nakleić na tekturę 1,5 mm; oznaczone symbolem (*2), należy nakleić na tekturę 2 mm. **Arkusz tektury 1 mm załączony jest jako ostatnia strona wycinanki.**
7. Do klejenia modelu należy stosować odpowiednie kleje, w zależności od sklejanego materiału. Elementy z papieru, kartonu i tektury, skleja klejem uniwersalnym (np. na bazie wikołu), dobre wyniki daje również zastosowanie kleju butapren. Do łączenia elementów drewnianych z kartonem stosujemy również kleje na bazie wikołu lub specjalne kleje do balsy i drewna. Przy budowie modelu możemy używać także kleju cyjanoakrylowego (np. cyjanopan), dobrze skleja elementy papierowe z drutami metalowymi. Należy zwrócić uwagę na to, że karton po nasączeniu tym klejem staje się bardzo sztywny. **Uwaga! Należy zwrócić szczególną uwagę na bezpieczeństwo w trakcie klejenia i odpowiednią wentylację pomieszczenia w trakcie pracy!**
8. Niektóre elementy modelu wykonujemy z drutu o odpowiedniej średnicy (grubości), wyginamy wg narysowanych wzorów, przedstawionych na rysunkach zazwyczaj w skali 1:1. Elementy te retuszujemy farbami w kolorze macierzystym danego elementu.
9. Zastosowanie przy budowie modelu elementów wykonanych z drewna, znacznie podnosi walory estetyczne, jak również zdecydowanie ułatwia jego wykonanie. Doskonałe efekty daje wykorzystanie kół toczonych z drewna przy budowie samolotów, które należy pomalować kilkakrotnie na odpowiedni kolor. Po pierwszym malowaniu należy drobnym papierem ściernym oszlifować powstałe na powierzchni bieżniaka chropowatości. Istniejące w wycinance kołpaki kół, należy nakleić na odpowiednie powierzchnie kół. Jako osie kół należy wykorzystać drut o odpowiedniej średnicy.
10. Oszklenie kabiny pilota, stanowisk strzeleckich itp. można wykonać na podstawie szablonu zamieszczonego na arkuszu z rysunkami. **Zaleca się jednak wykorzystanie dostępnego na rynku modelarskim, uformowanego z folii PCV oszklenia modelu.**
11. Niektóre wręgi oraz inne elementy, po naklejeniu na odpowiedniej grubości karton, należy dokładnie doszlifować drobnym papierem ściernym do krzywizny wyznaczającej kształt elementu. W modelach budowanych metodą podwójnych wręg, dwie sąsiadujące ze sobą wręgi należy tak zeszlifować, aby ich obrys był jednakowy. Przed sklejeniem segmenty kadłuba szlifujemy od czoła na drobnym papierze ściernym, ułożonym na równej powierzchni. Zwracamy szczególną uwagę na zachowanie symetrii kadłuba samolotu.
12. W celu poprawienia estetyki modelu należy retuszować wycięte krawędzie części np. wodną farbą akwarelową w odpowiednim kolorze.
13. Chcąc zabezpieczyć model, usztywnić jego konstrukcję, ułatwić przyszłą jego konserwację i czyszczenie, uzyskać powierzchnię matową lub błyszczącą, można model polakierować lakierem bezbarwnym (najłatwiej korzystając z lakieru w SPRAY-u). Aby uzyskać powierzchnię matową lakierujemy jednokrotnie, powierzchnię błyszczącą uzyskujemy poprzez wielokrotne lakierowanie.

OPIS BUDOWY

Na planie ogólnym modelu wyszczególniono zasadnicze zespoły modelu i wszystkie jego części, oznaczone kolejnymi numerami od 1. do numeru 71. Dużymi literami oznaczono numery części wyposażenia kabiny i wiatrochrony: A, A1, A2 itd. oraz strzeleckie wieżyczki: B, B1, B2 itd.

Na rysunkach montażowych przedstawiona jest budowa poszczególnych zespołów: kadłuba głównego, kadłubów bocznych wraz z silnikami, skrzydeł, pływaków itp. Elementy służące do budowy szkieletów naklejamy na tekturę o grubości 1,0 mm.

Budowę należy rozpocząć od sklejenia szkieletu kadłuba głównego i oklejenia go odpowiednimi częściami. W następnej kolejności budujemy centroplata na planie ogólnym część numer 18, dalej centralny silnik z nadbudówką i chłodnicą - części od numeru 25 do 30 oraz części o numerach 35 i 36, lewy i prawy silnik to części o numerach 29, 30, 33, 34 oraz części o numerach 21 L i 21 P, chłodnice części o numerach 44 L i 44 P.

Dalszą kolejnością budowy kieruje sam wykonawca. Wewnętrzną stronę chłodnicy malujemy na kolor ciemnozielony. Lufy działek i karabinów maszynowych wykonujemy we własnym zakresie.

SPRZEDAŻ WYSYŁKOWA

- modele kartonowe FLY MODEL
- modele kabin z folii PCV (prod. P.H. GOMIX)
- elementy drewniane do modeli kartonowych: koła, lufy dział, armaty, maszty, reje itp. (prod. P.H. GOMIX)
- bardzo drobne elementy modeli wykonane z mosiądzu w odpowiednich skalach (prod. P.H. GOMIX)
- bezbarwny lakier SPRAY BRICO COLOR pojemnik ciśnieniowy 400 ml
- karton 1 mm, 1,5 mm, 2 mm, format A3, A4, B3, B4
- kleje do kartonu, papieru, drewna

ZAMÓWIENIA prosimy kierować telefonicznie, faxem lub pocztą na adres:

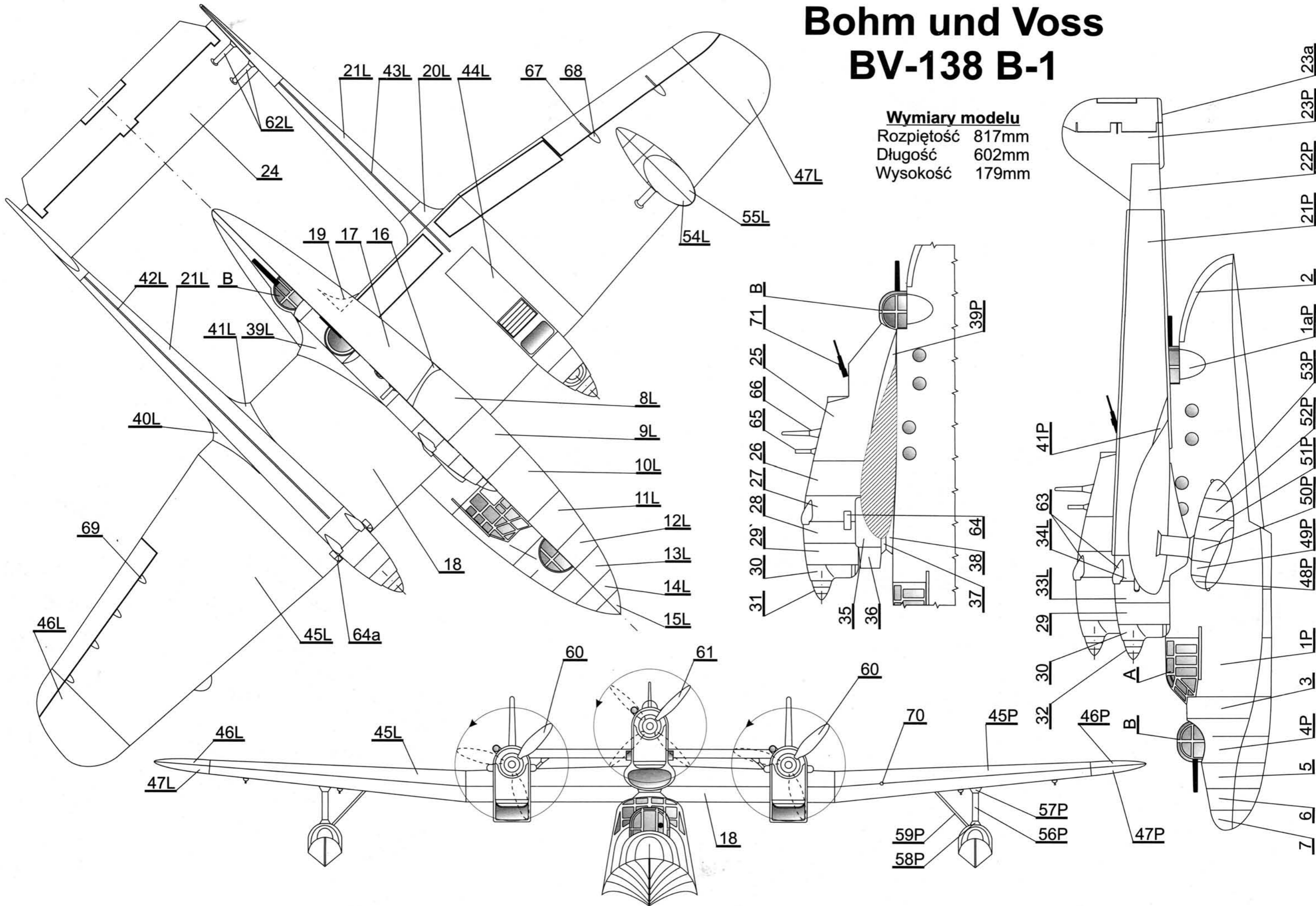
P.H. GOMIX, 15-427 BIAŁYSTOK, ul. LIPOWA 6
tel. (0 85) 732 20 11 tel./fax (0 85) 740 65 61 tel./fax (0 85) 663 63 01

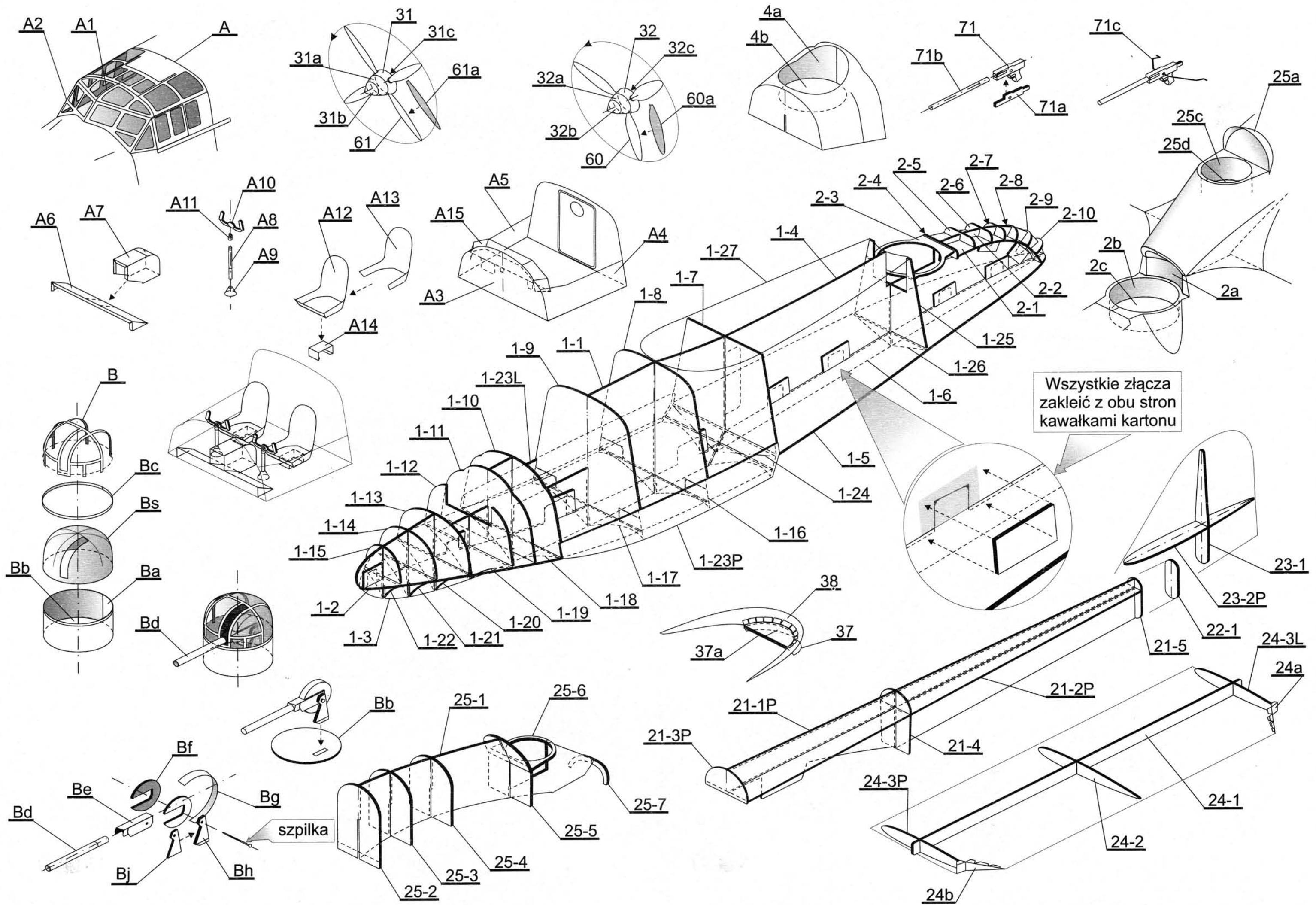
DO TEGO MODELU MOŻNA
DOKUPIĆ OSZKLENIE KABINY
Z FOLII PCV

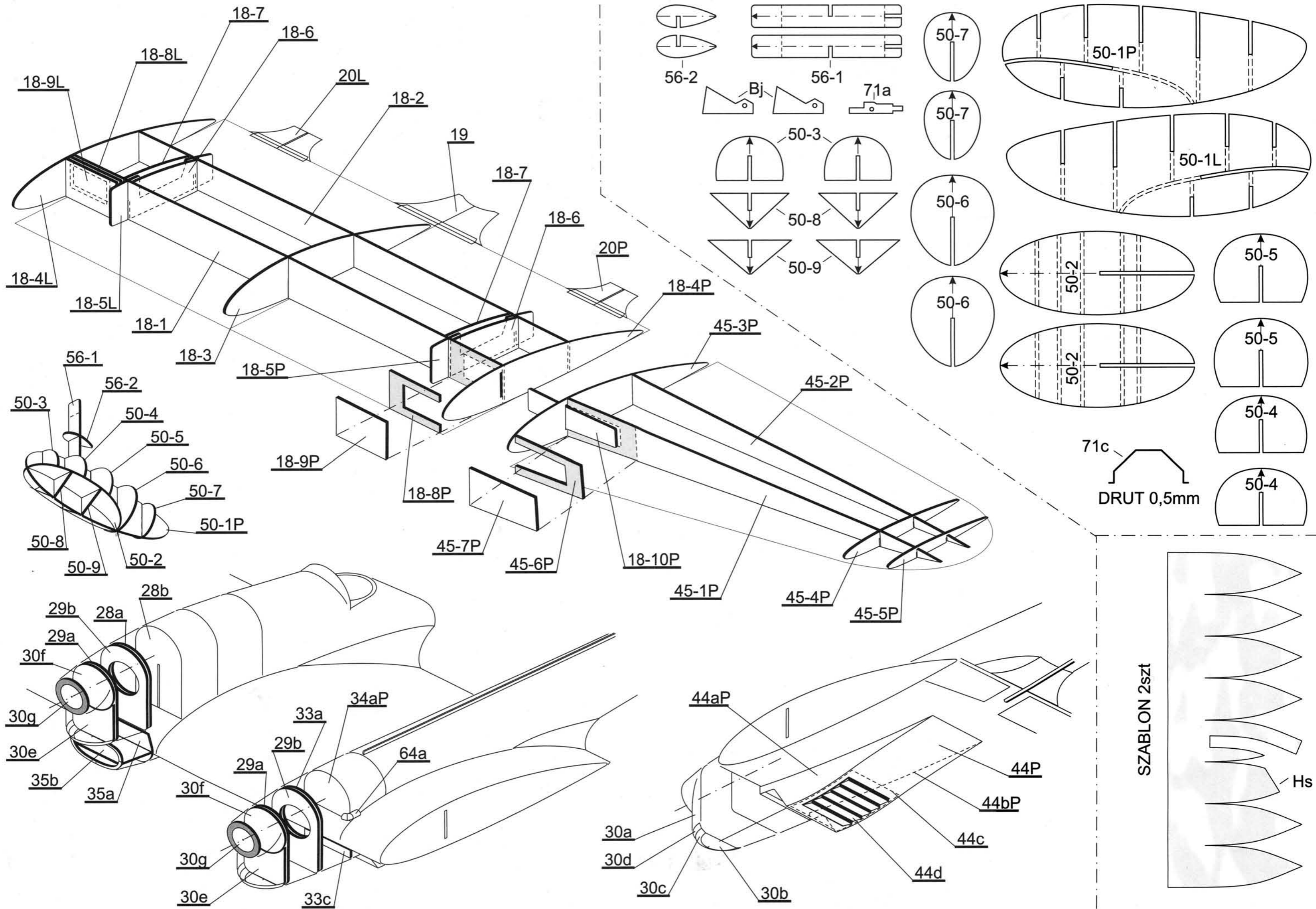
P.H. GOMIX

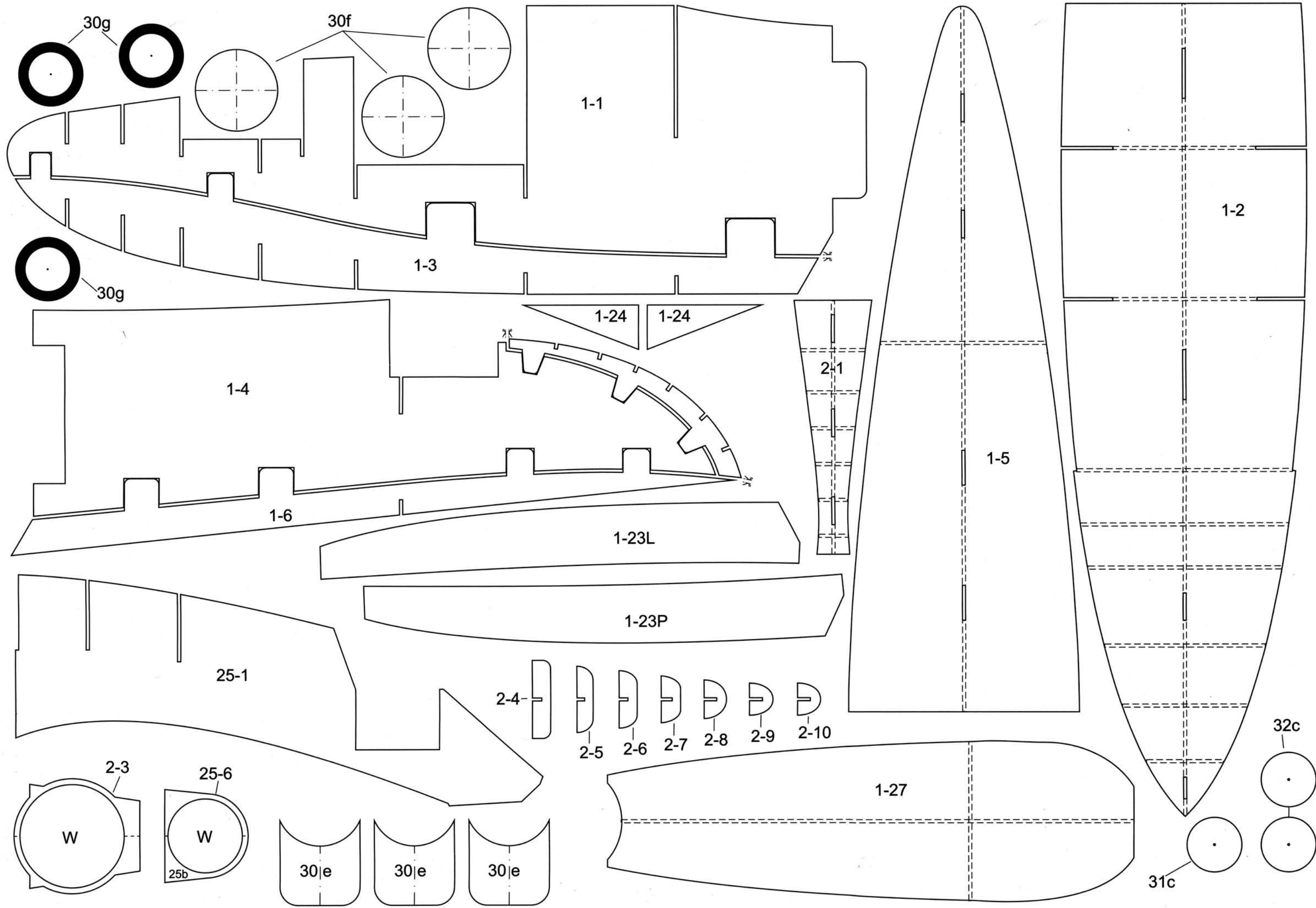
Bohm und Voss BV-138 B-1

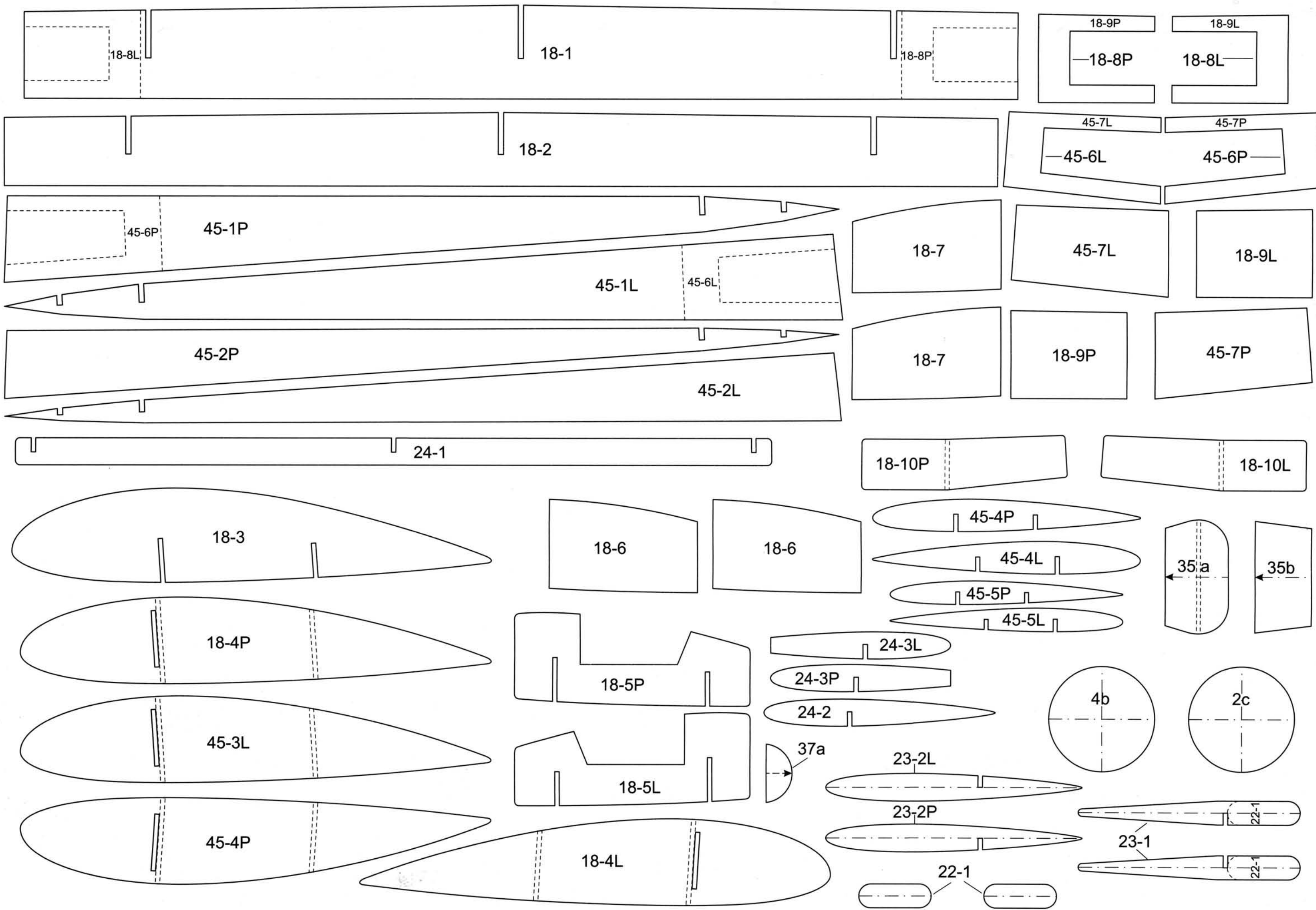
Wymiary modelu
 Rozpiętość 817mm
 Długość 602mm
 Wysokość 179mm

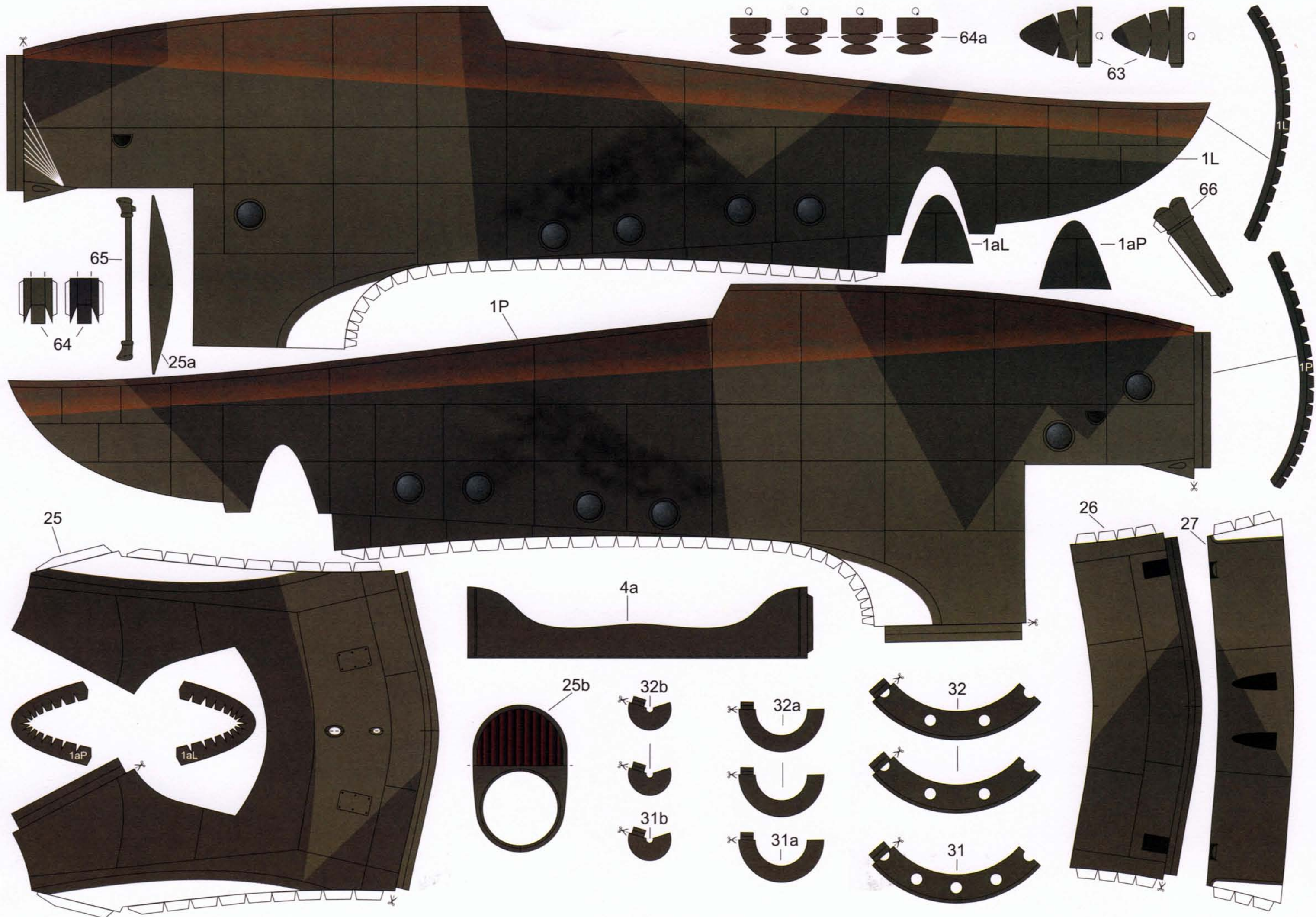


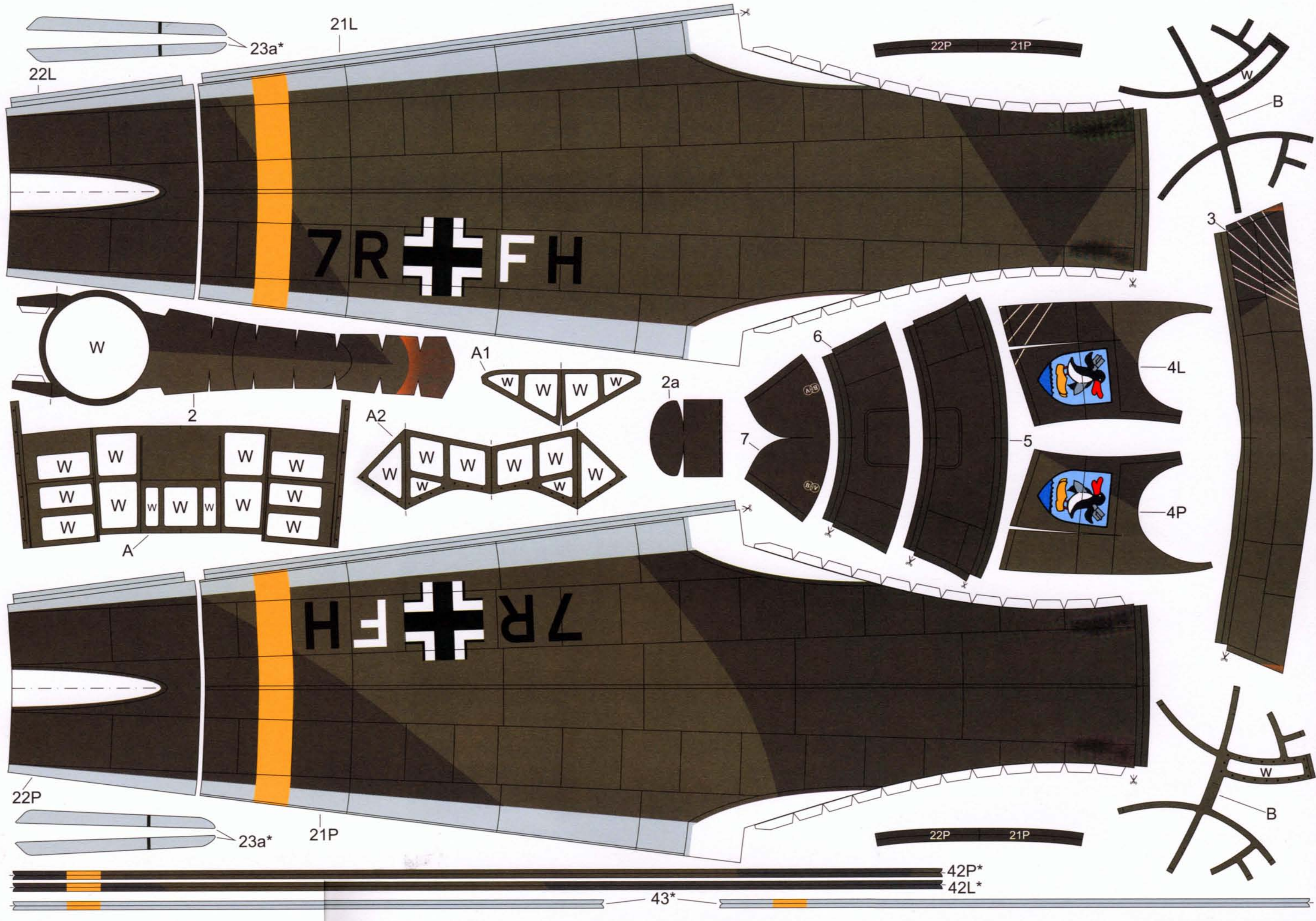


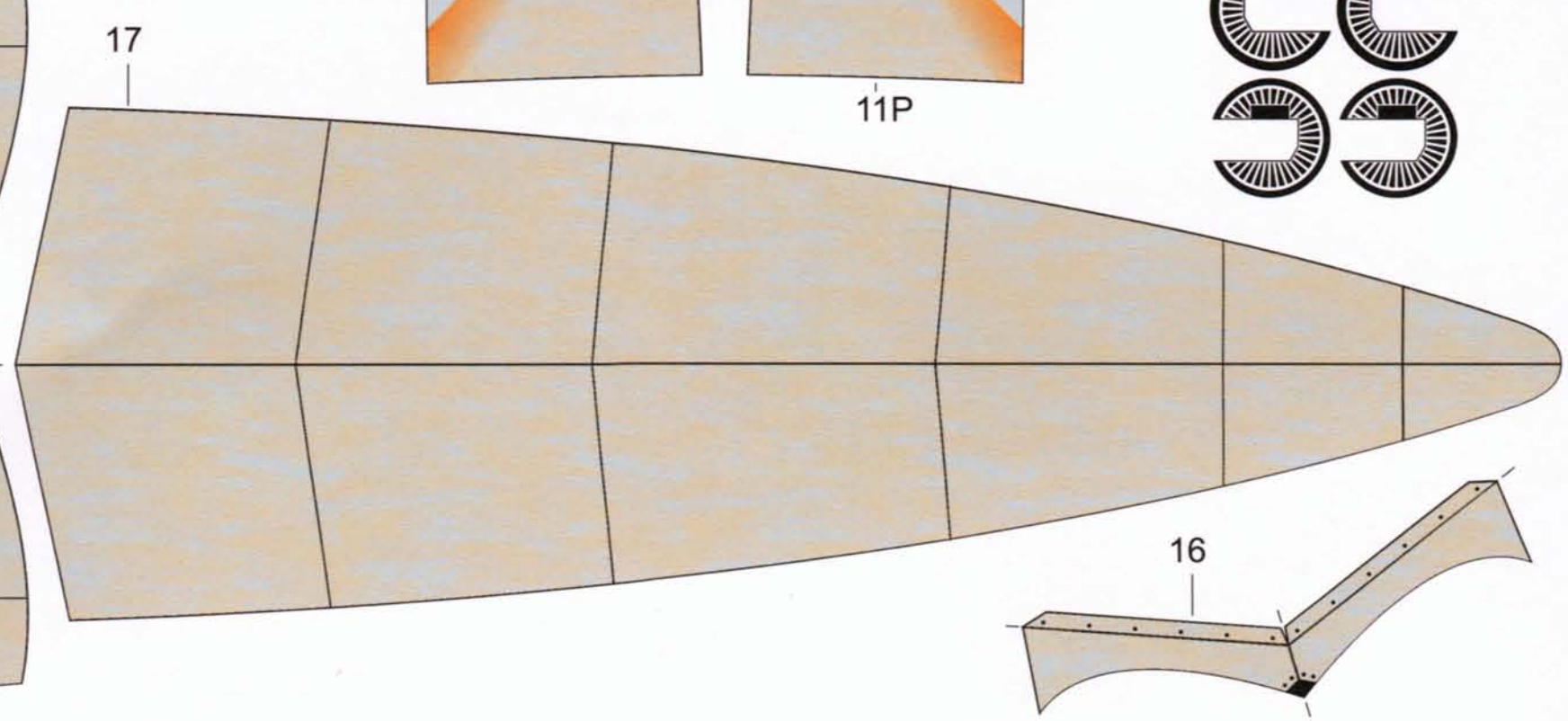
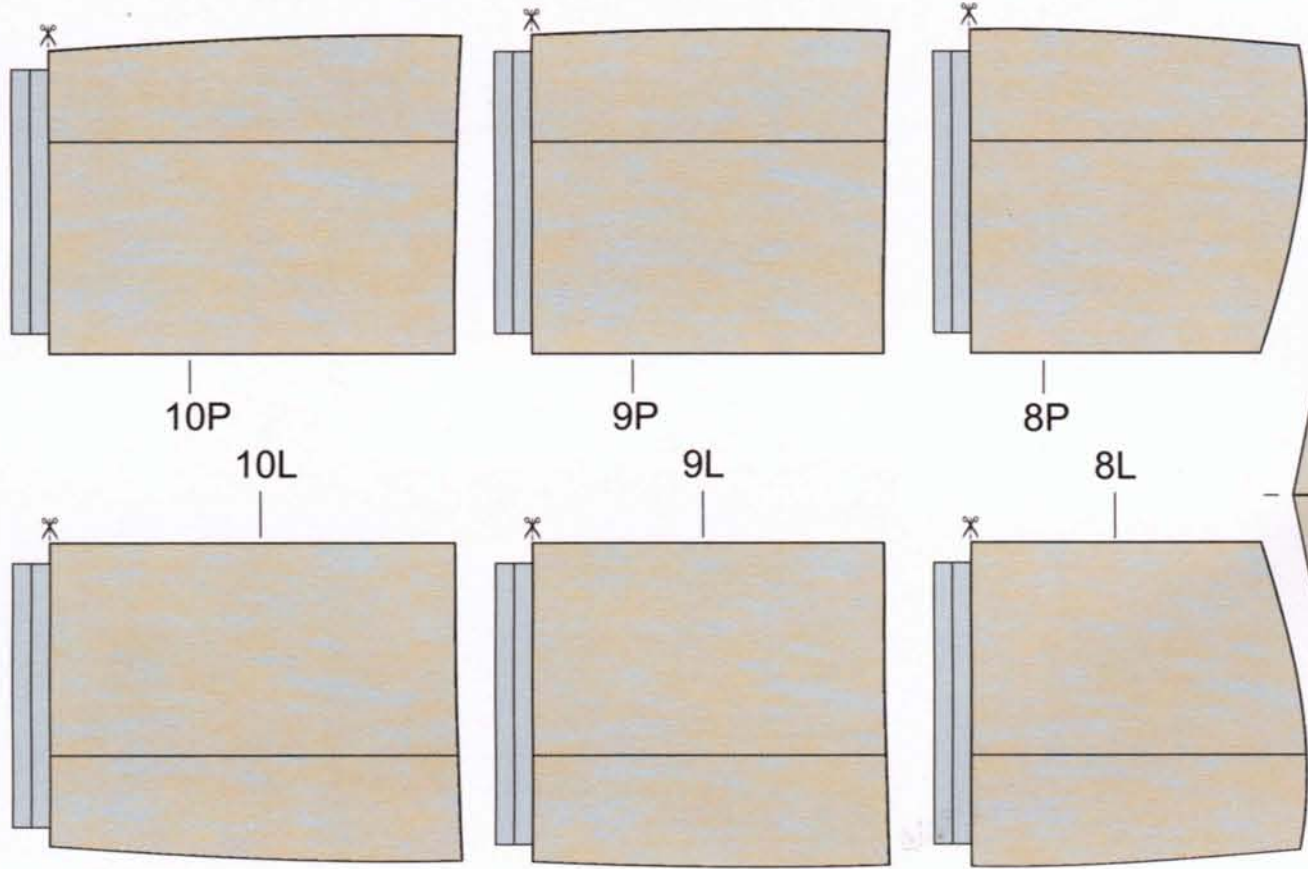
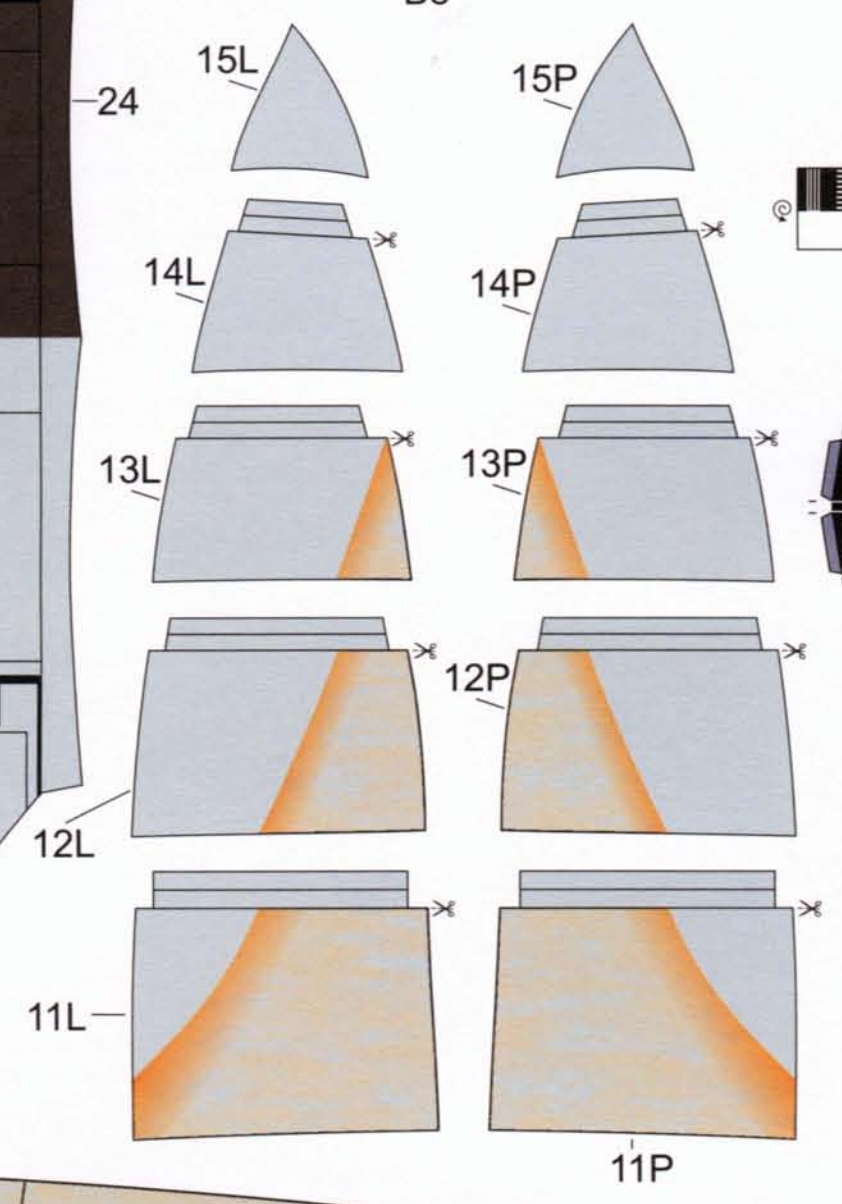
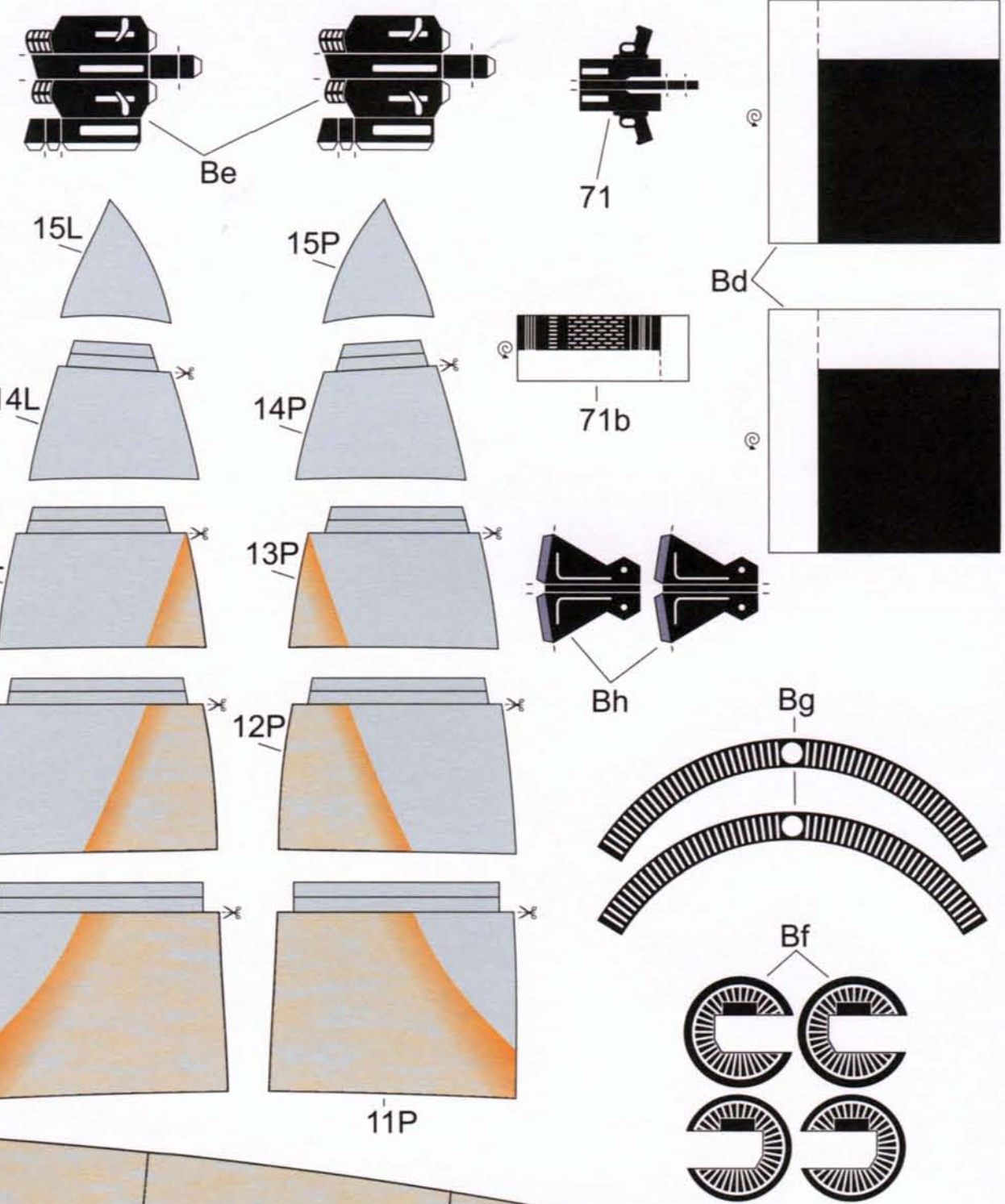
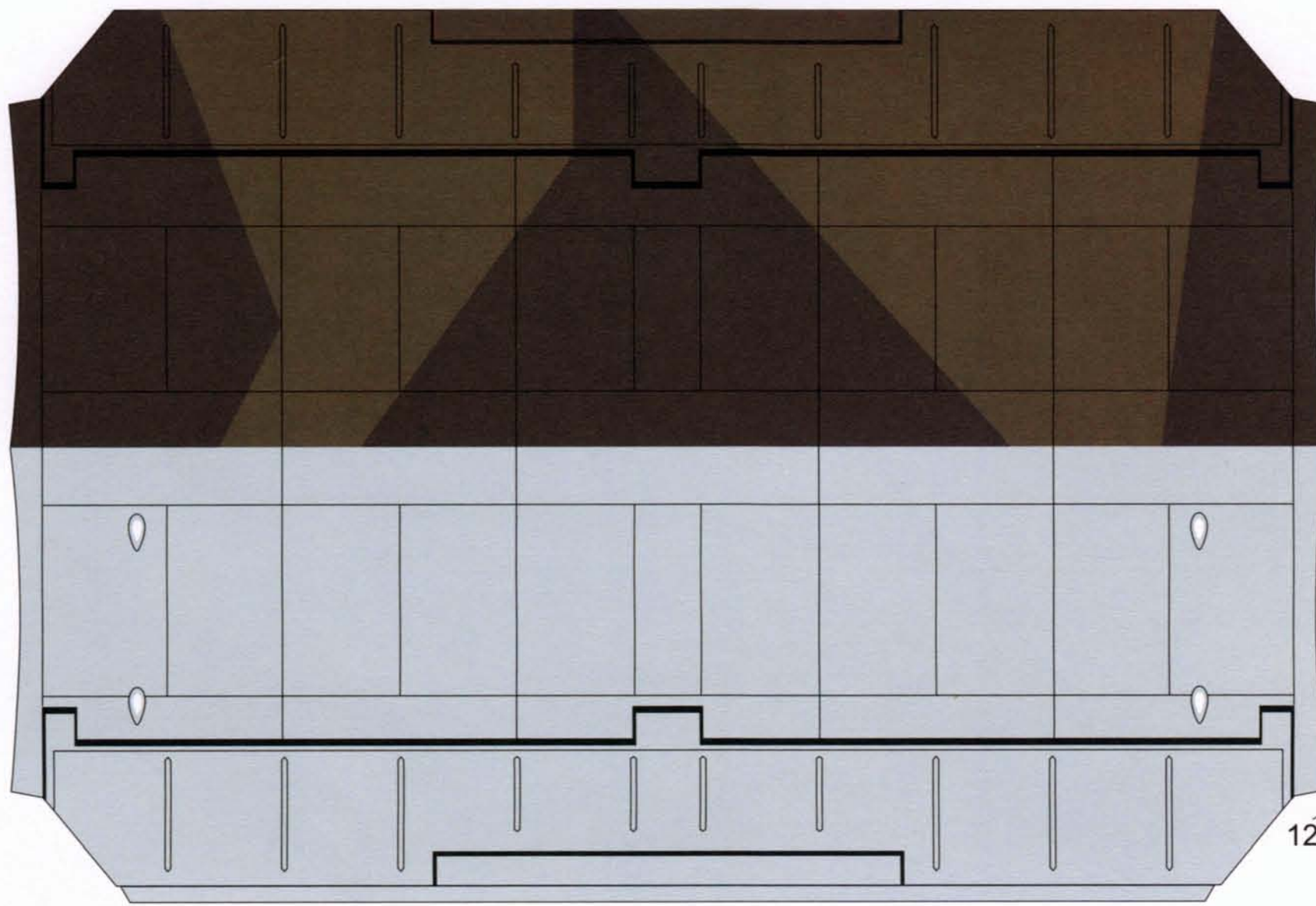


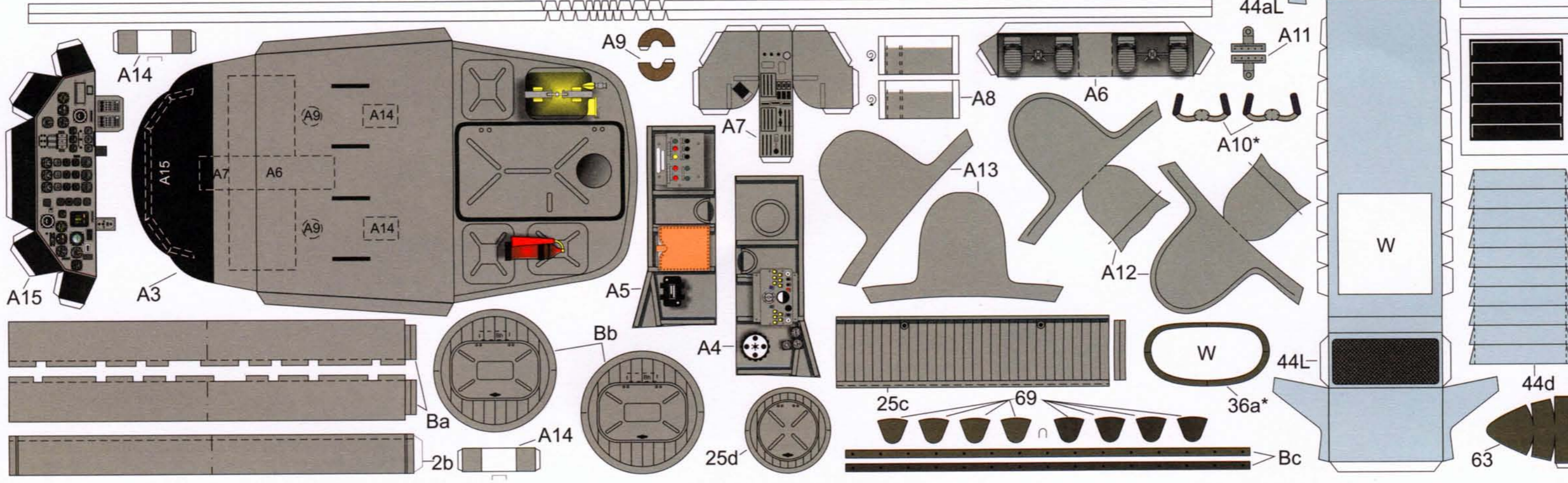
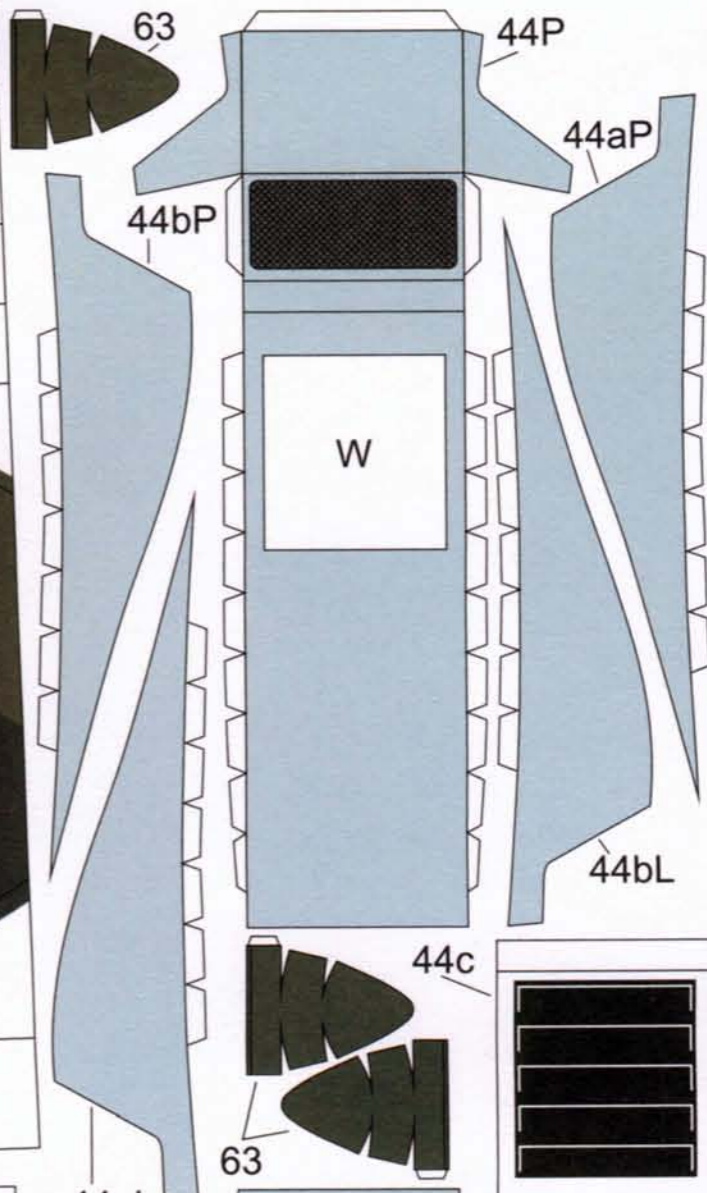
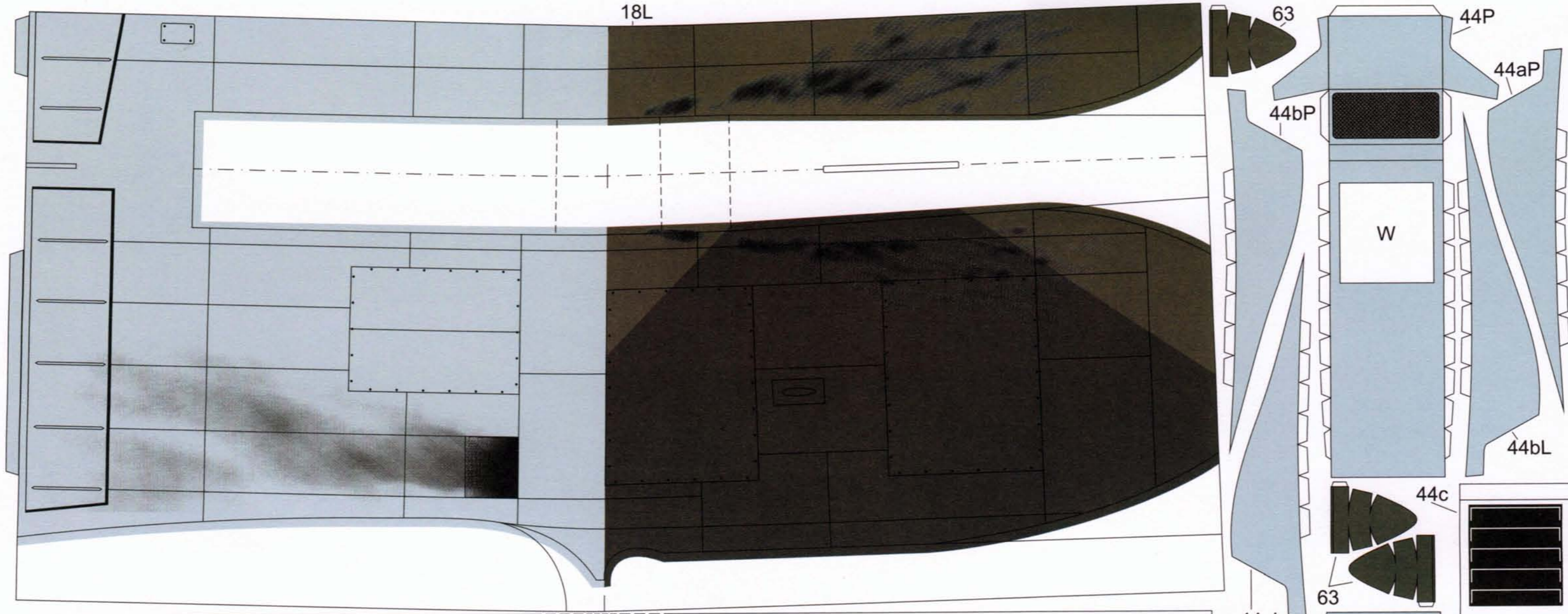


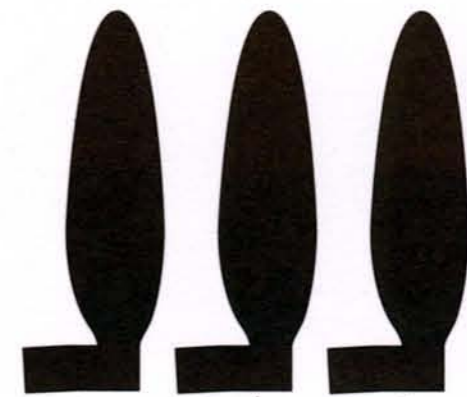
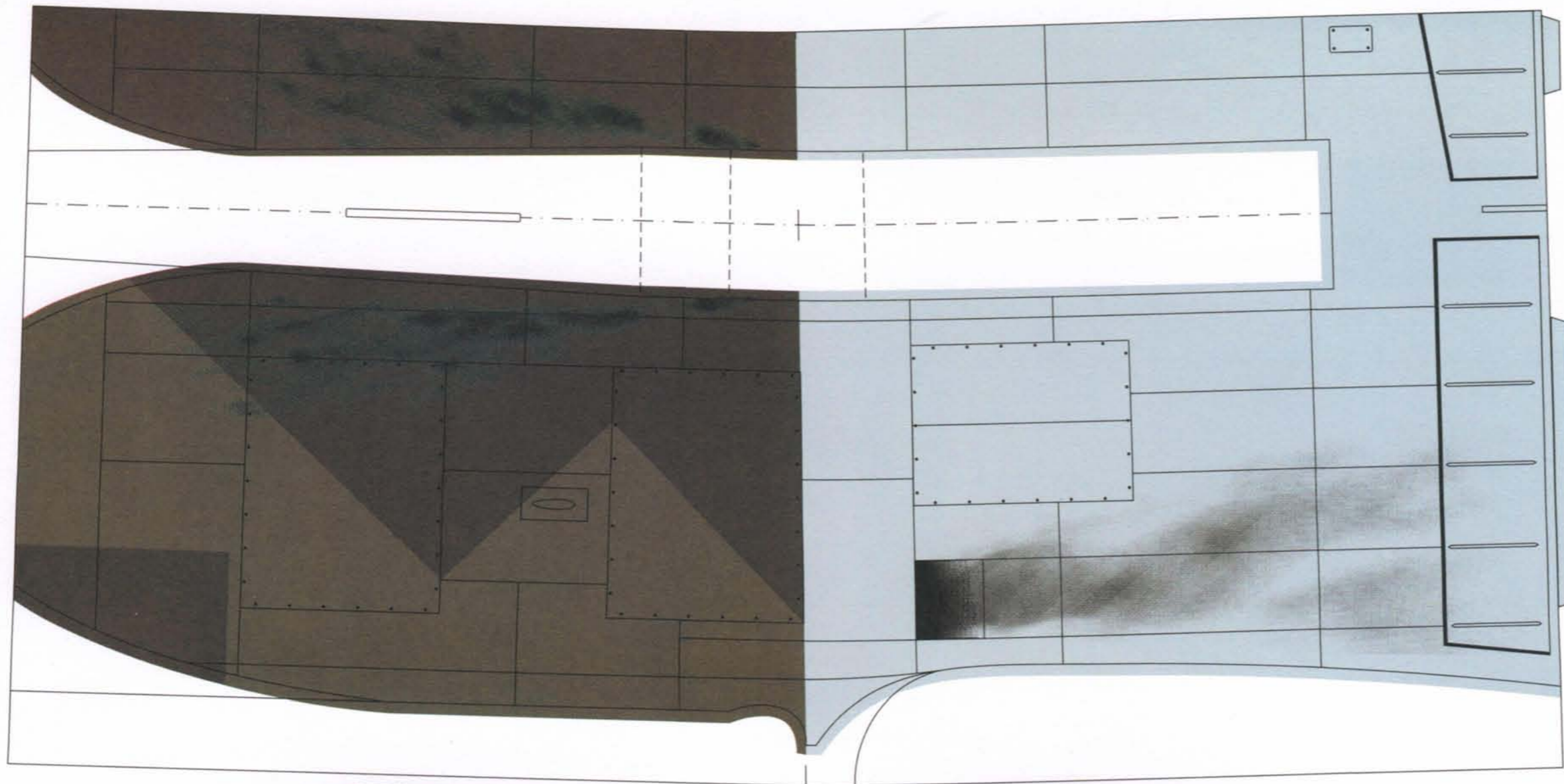




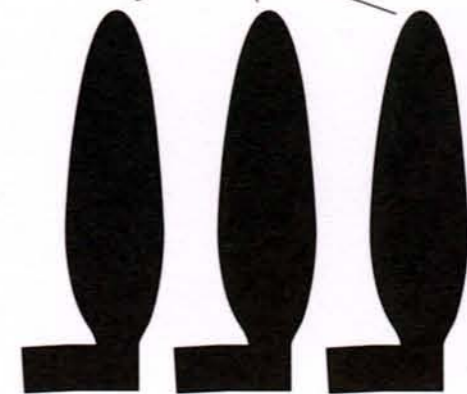




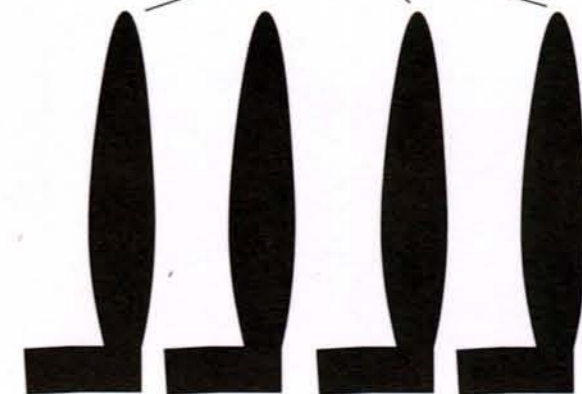




60



61

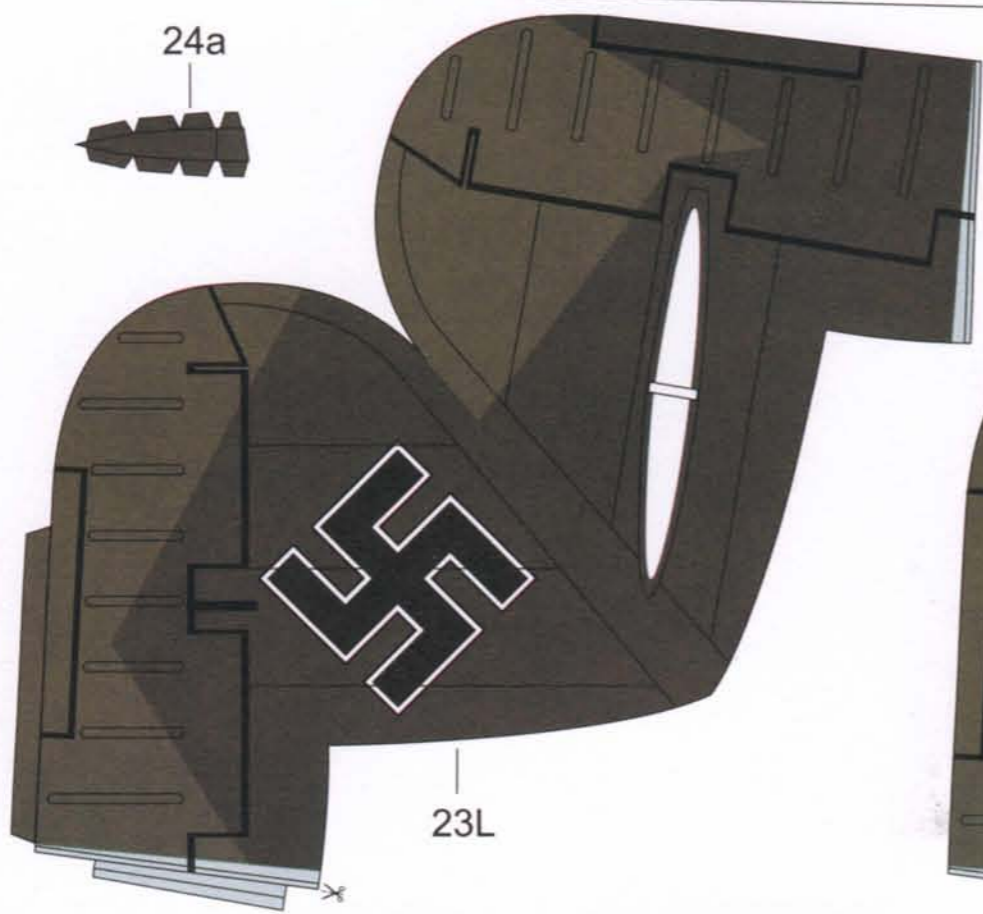


24a

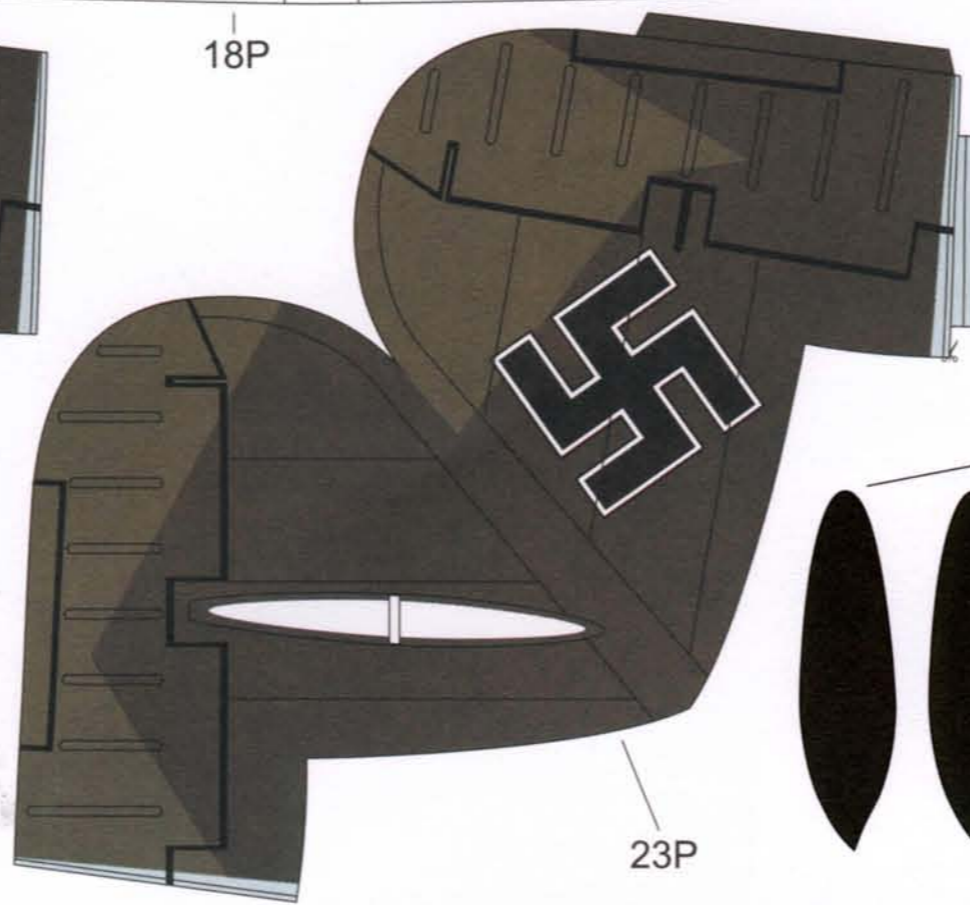


18P

24b

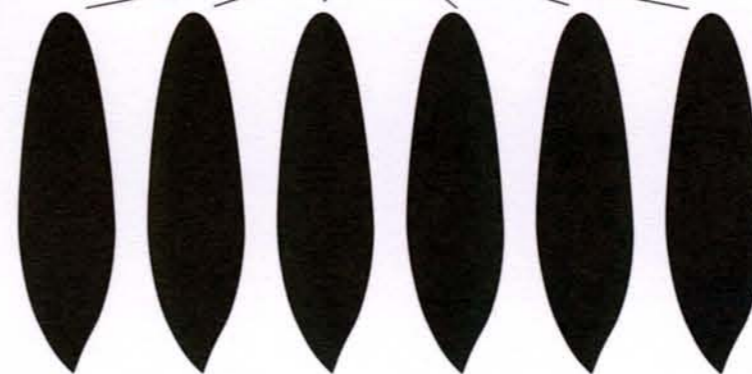


23L



23P

60a



61a

