

B-24D "LIBERATOR"

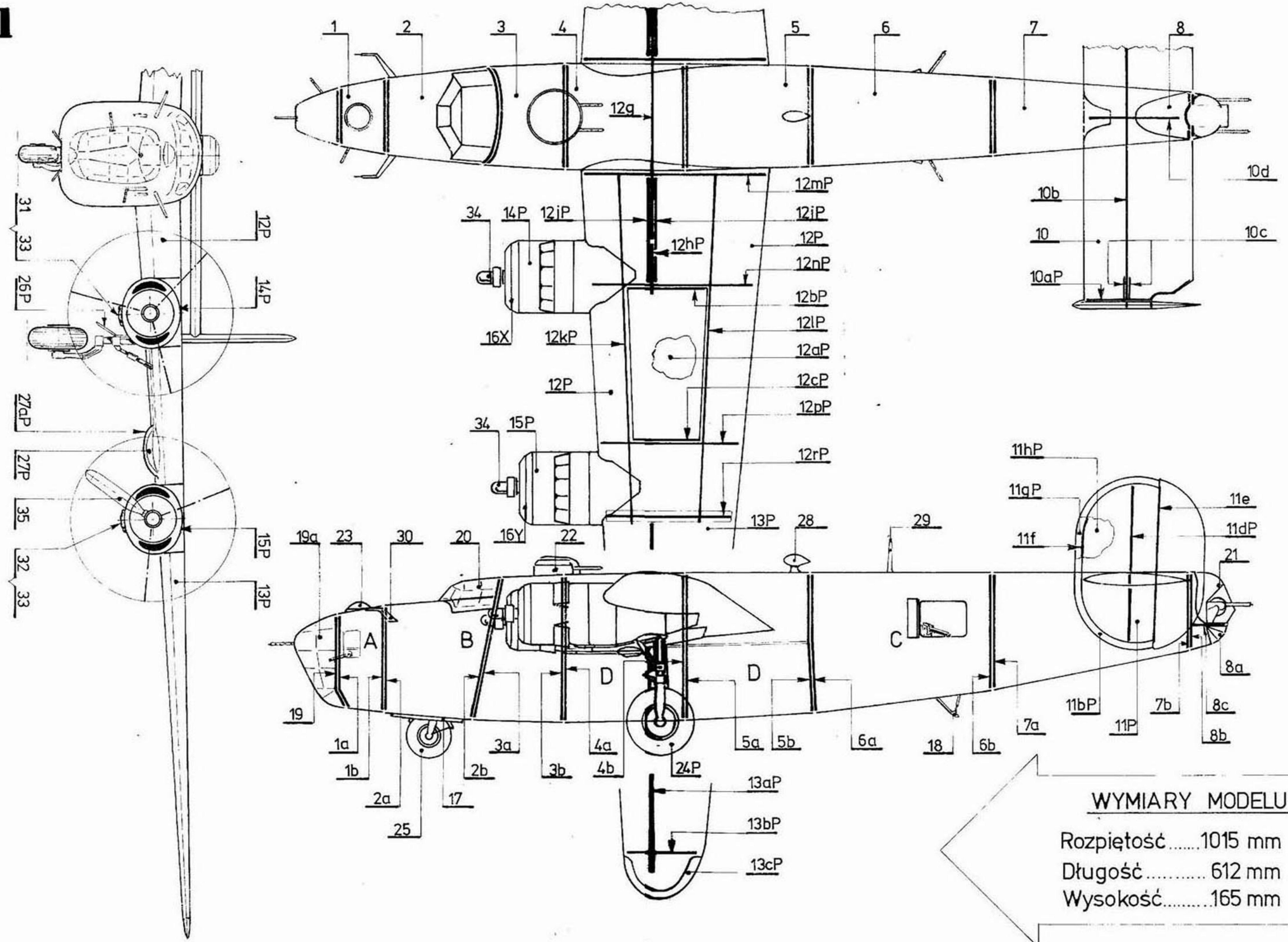


Fly Model[®]
Nr 21

ISSN 1233-9423
WYDANIE III

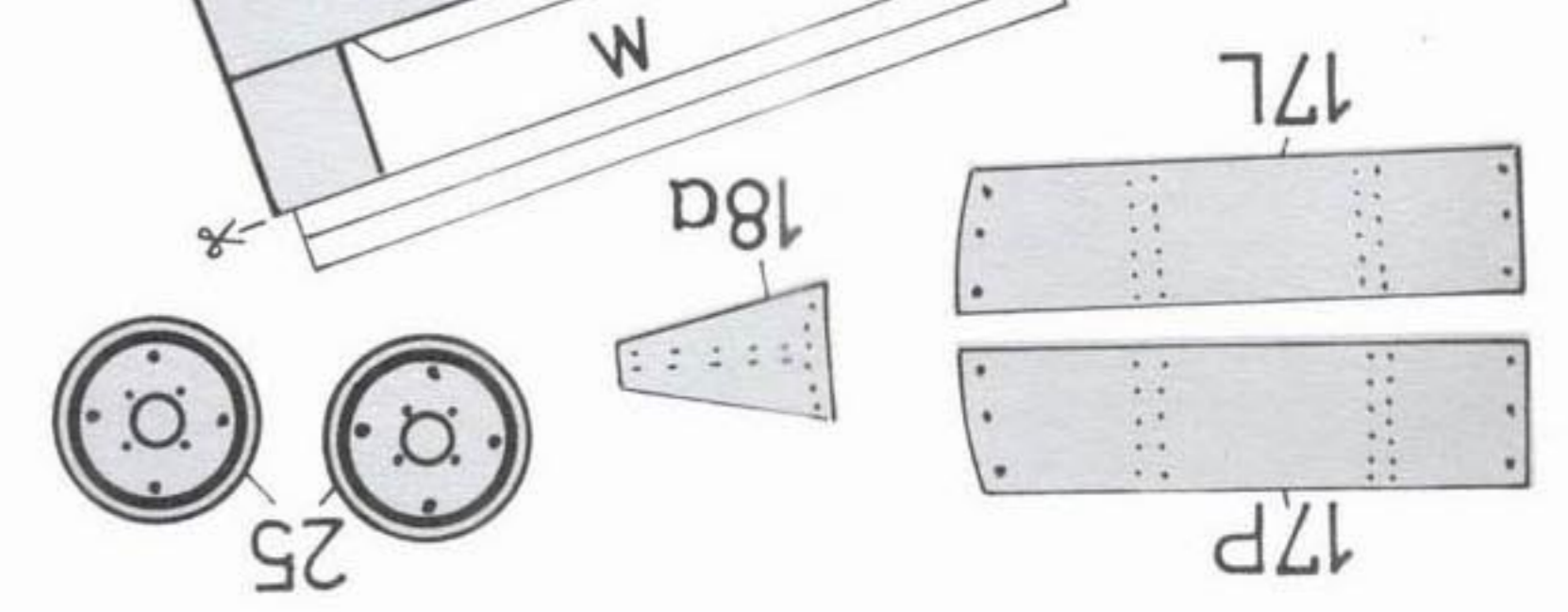
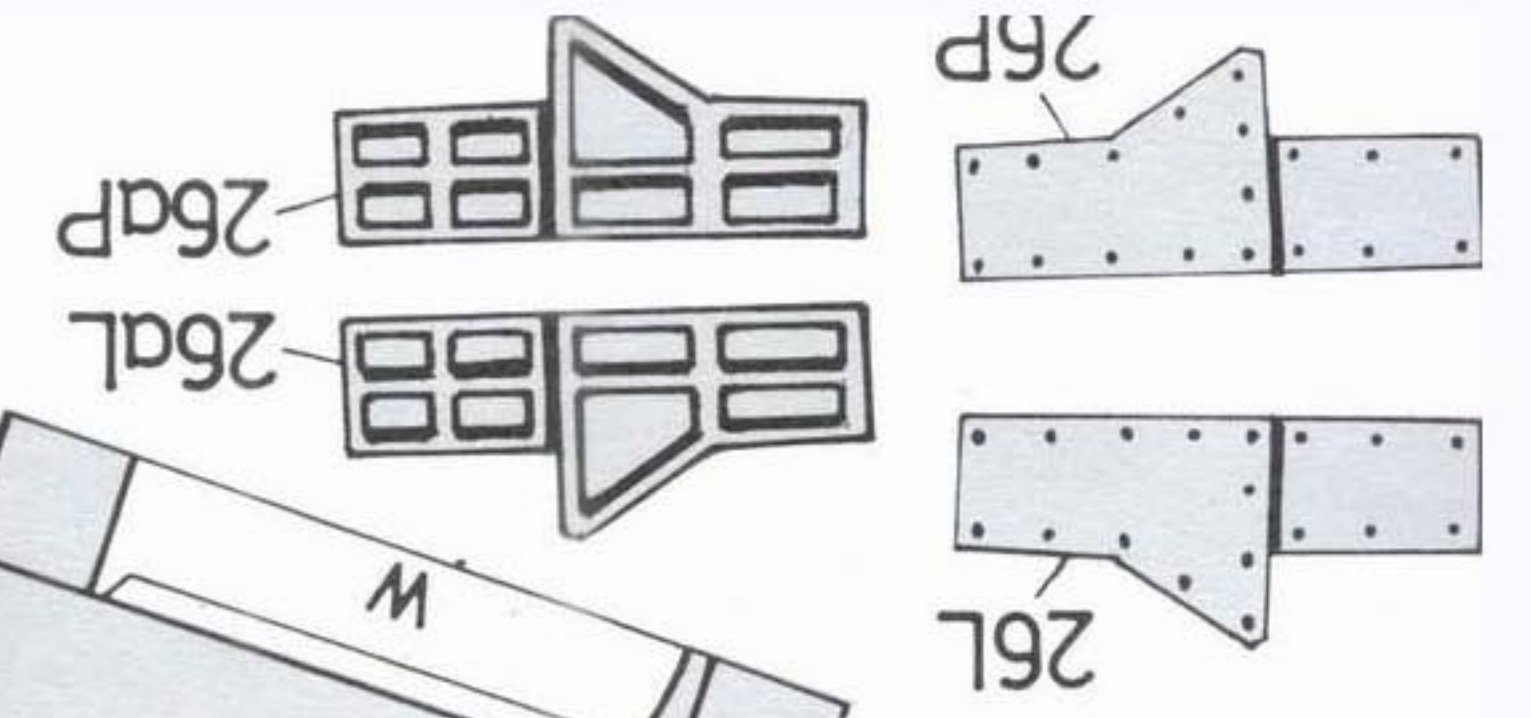
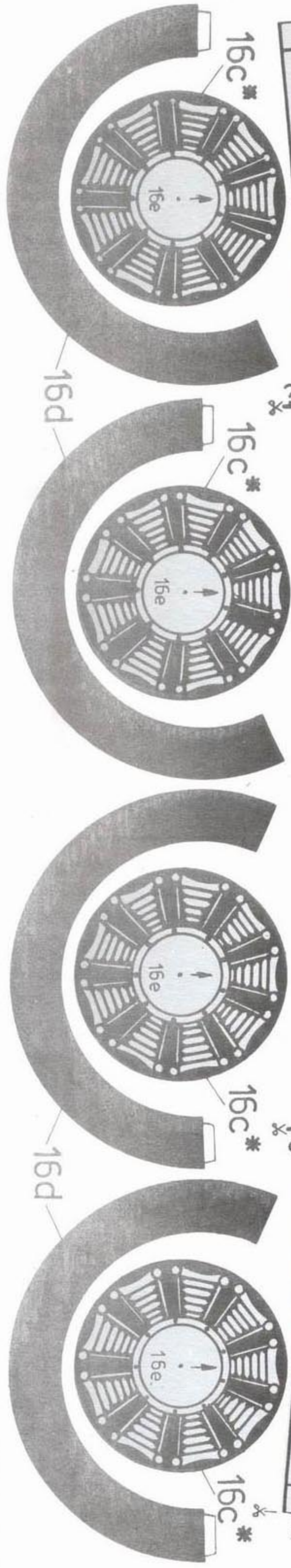
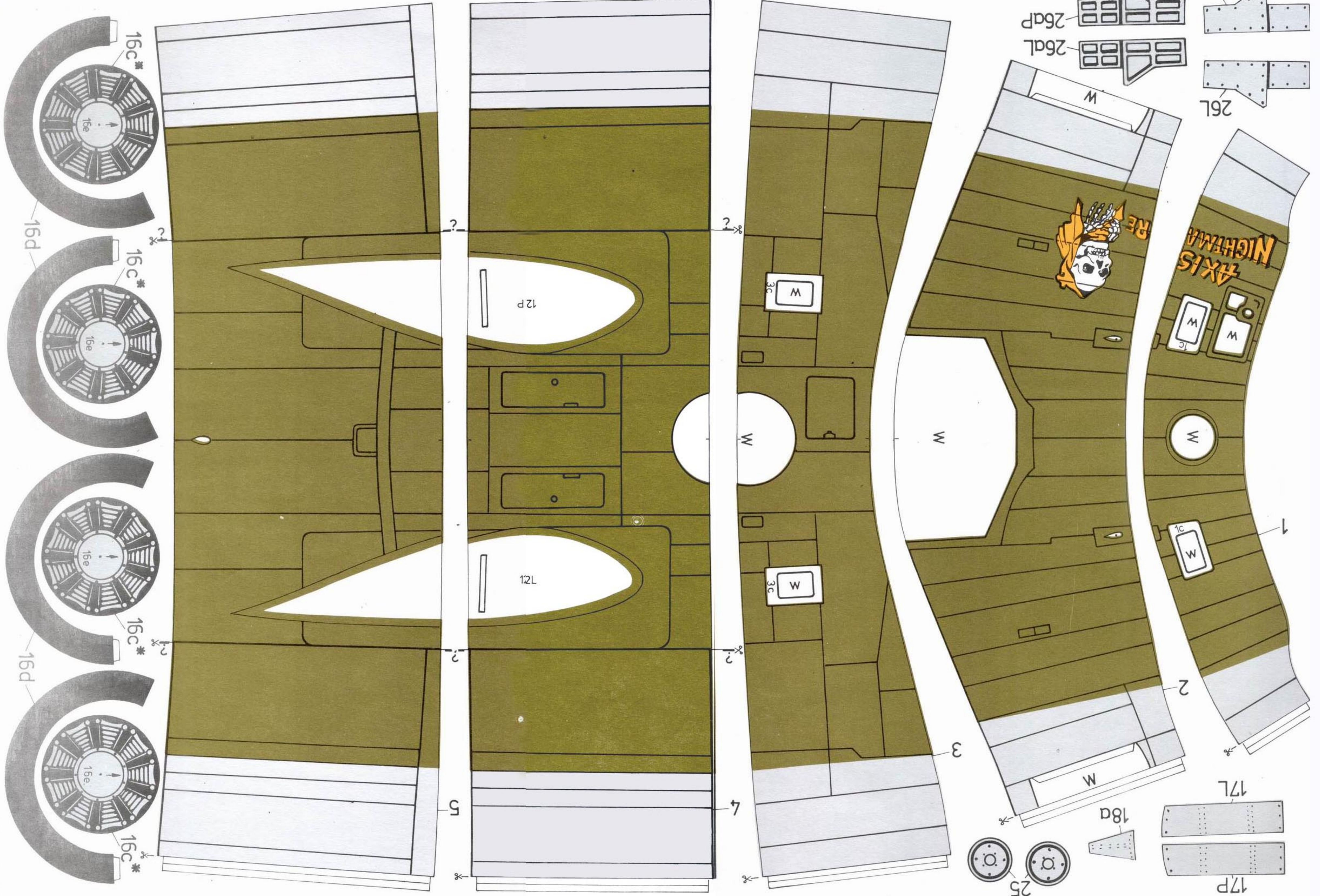
MODEL
KARTONOWY
1:33

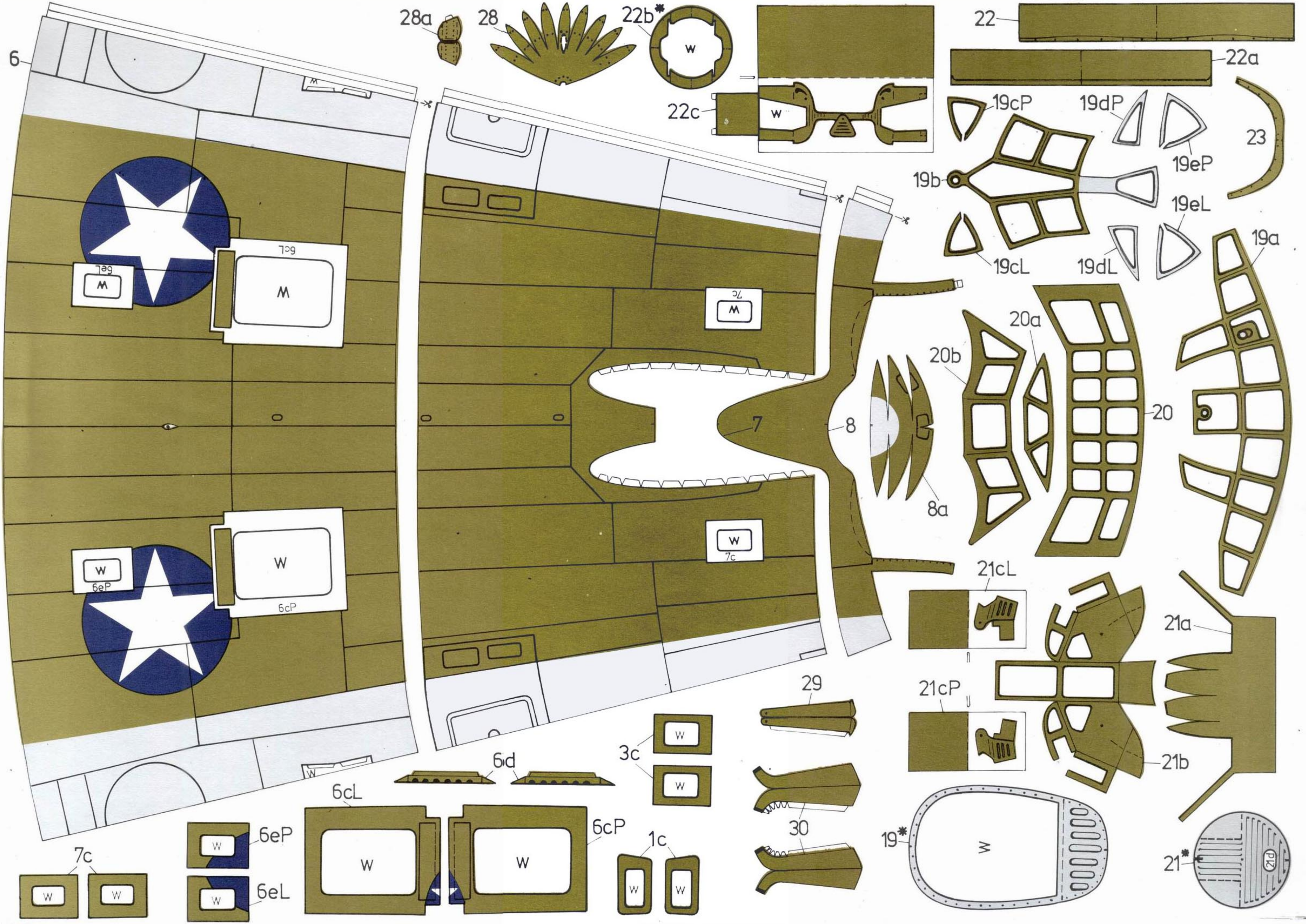
KOLACHA '07

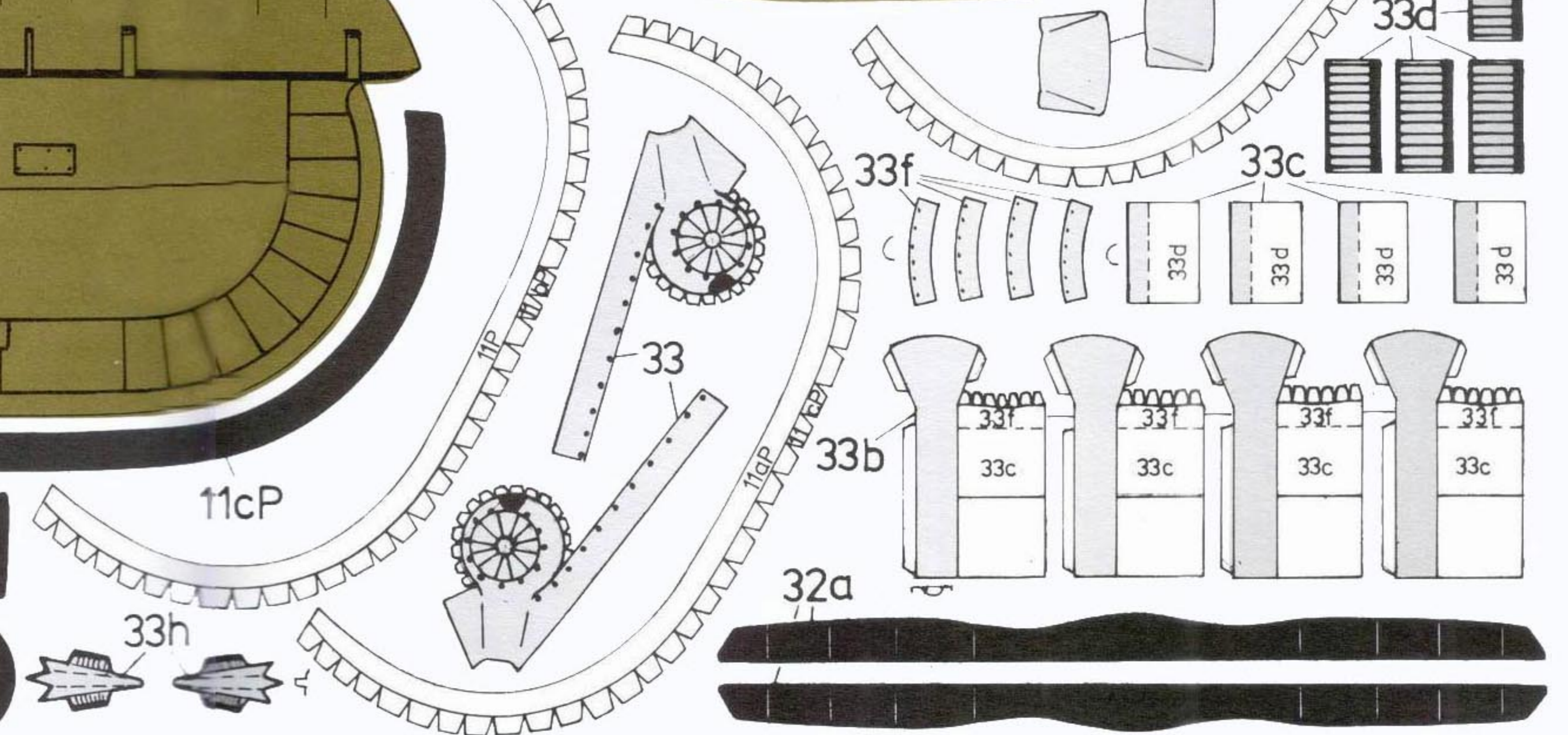
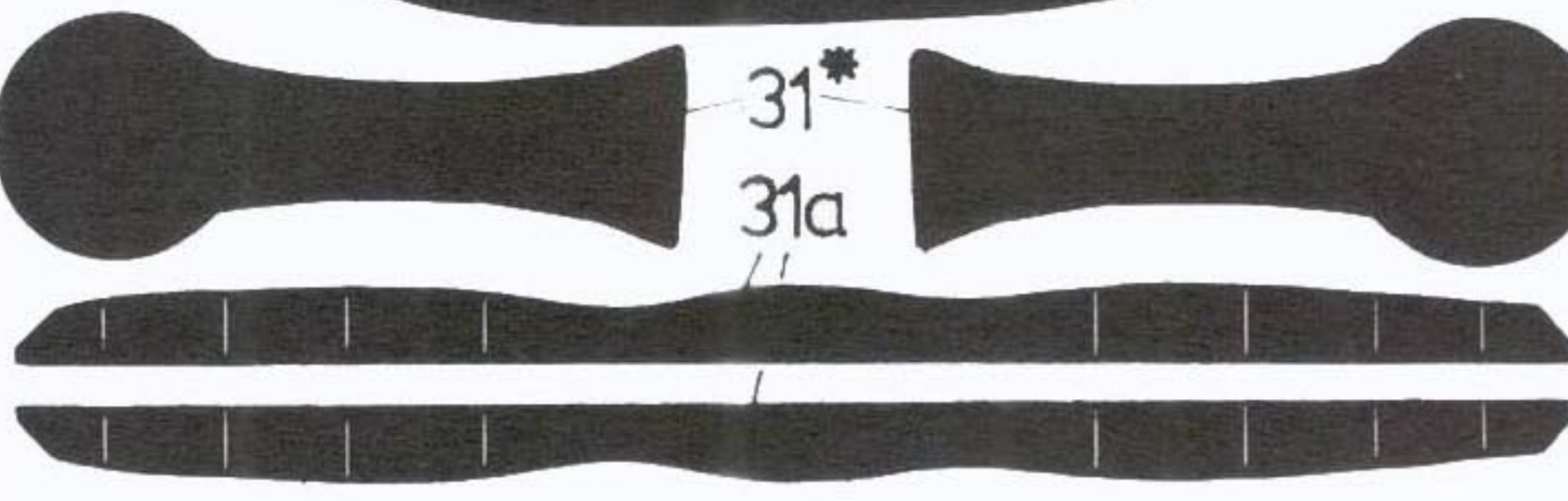
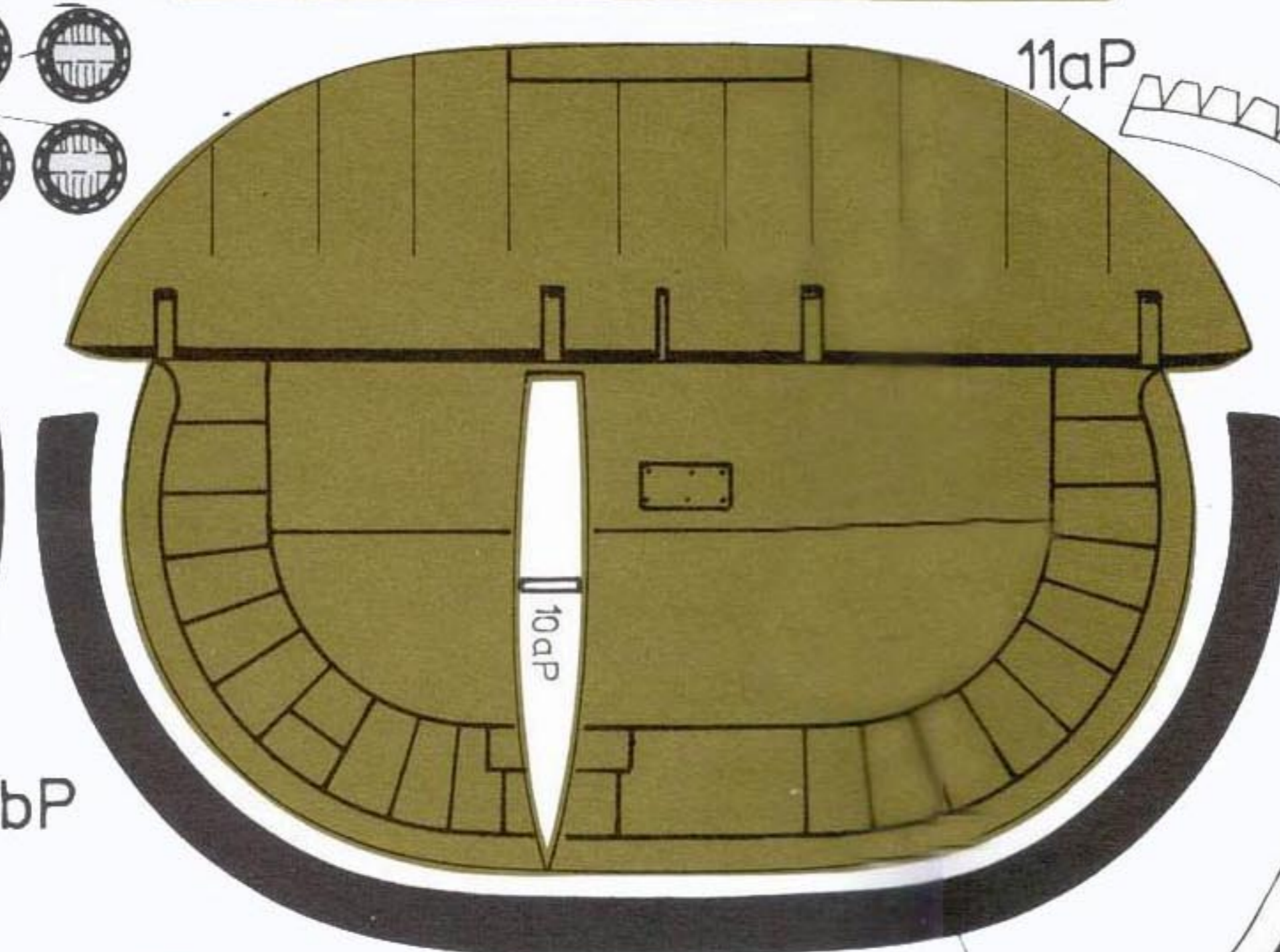
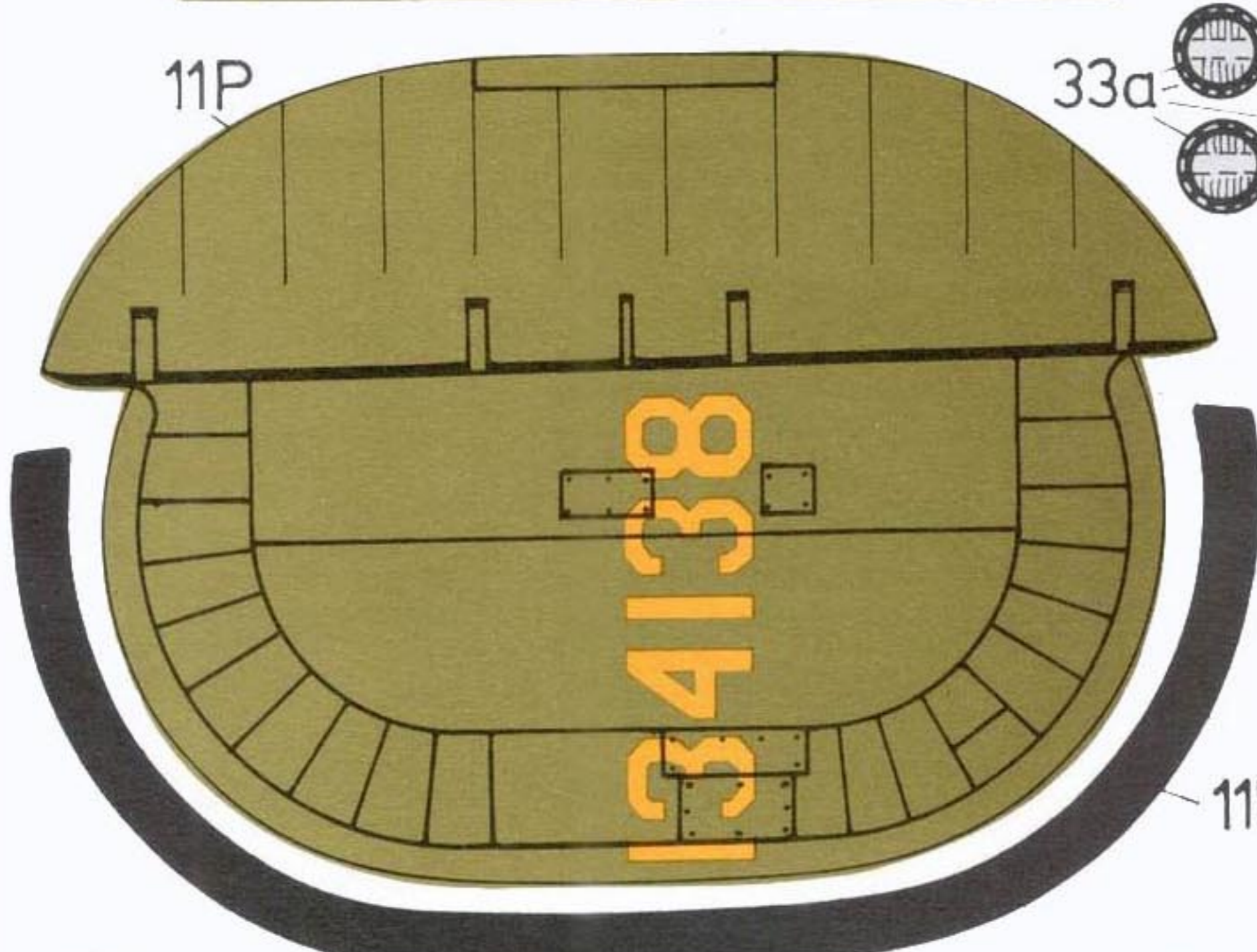
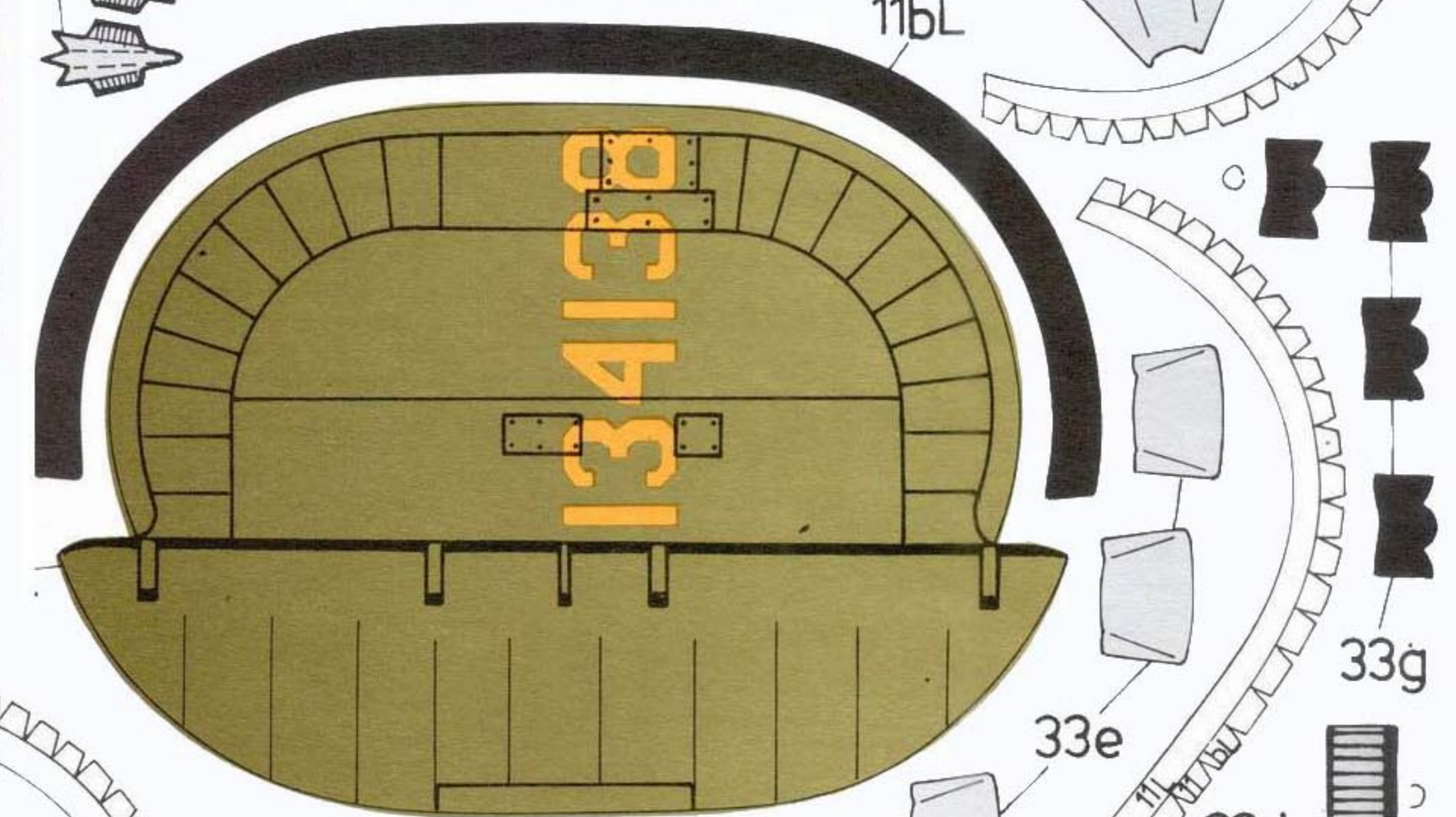
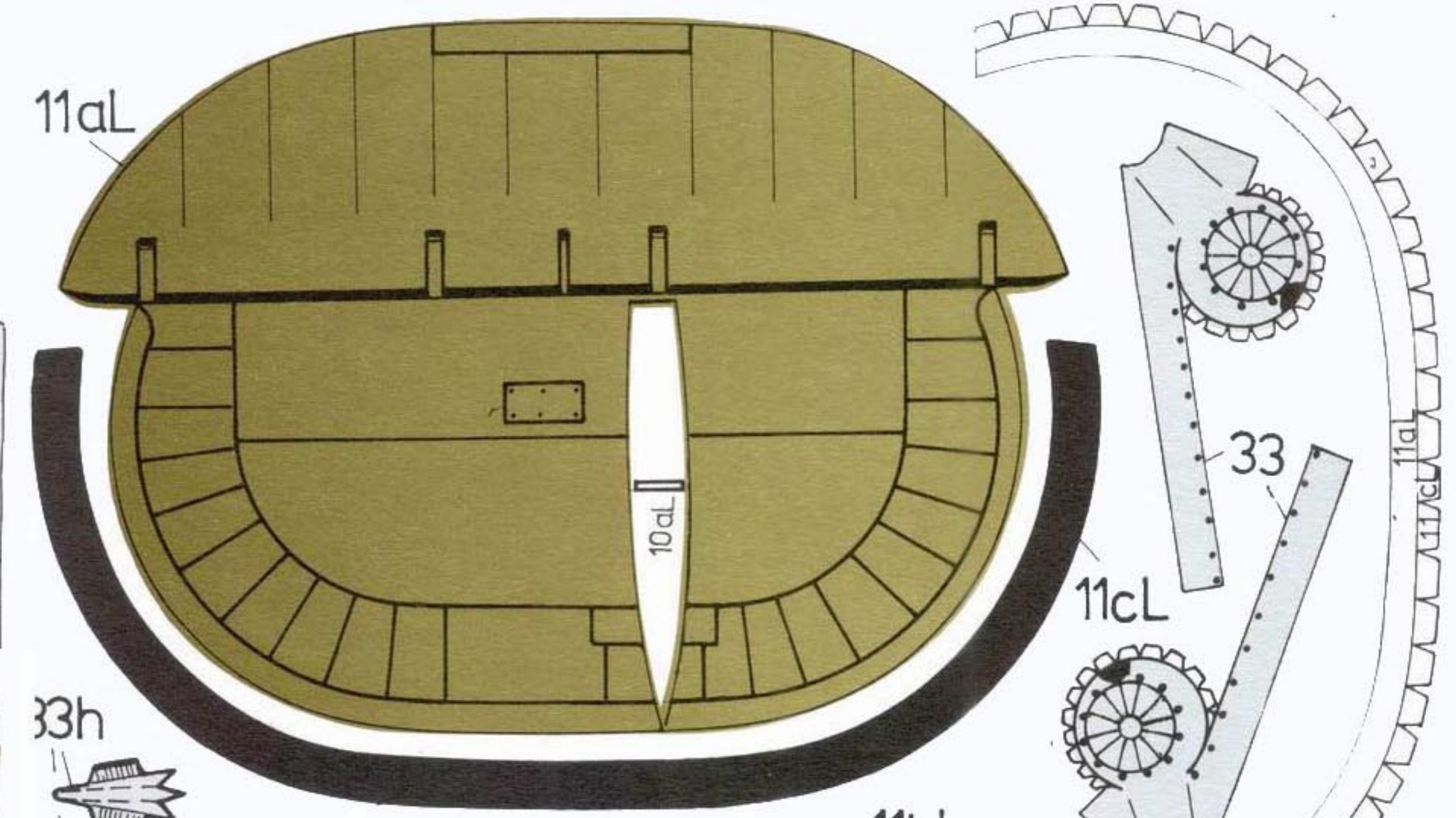
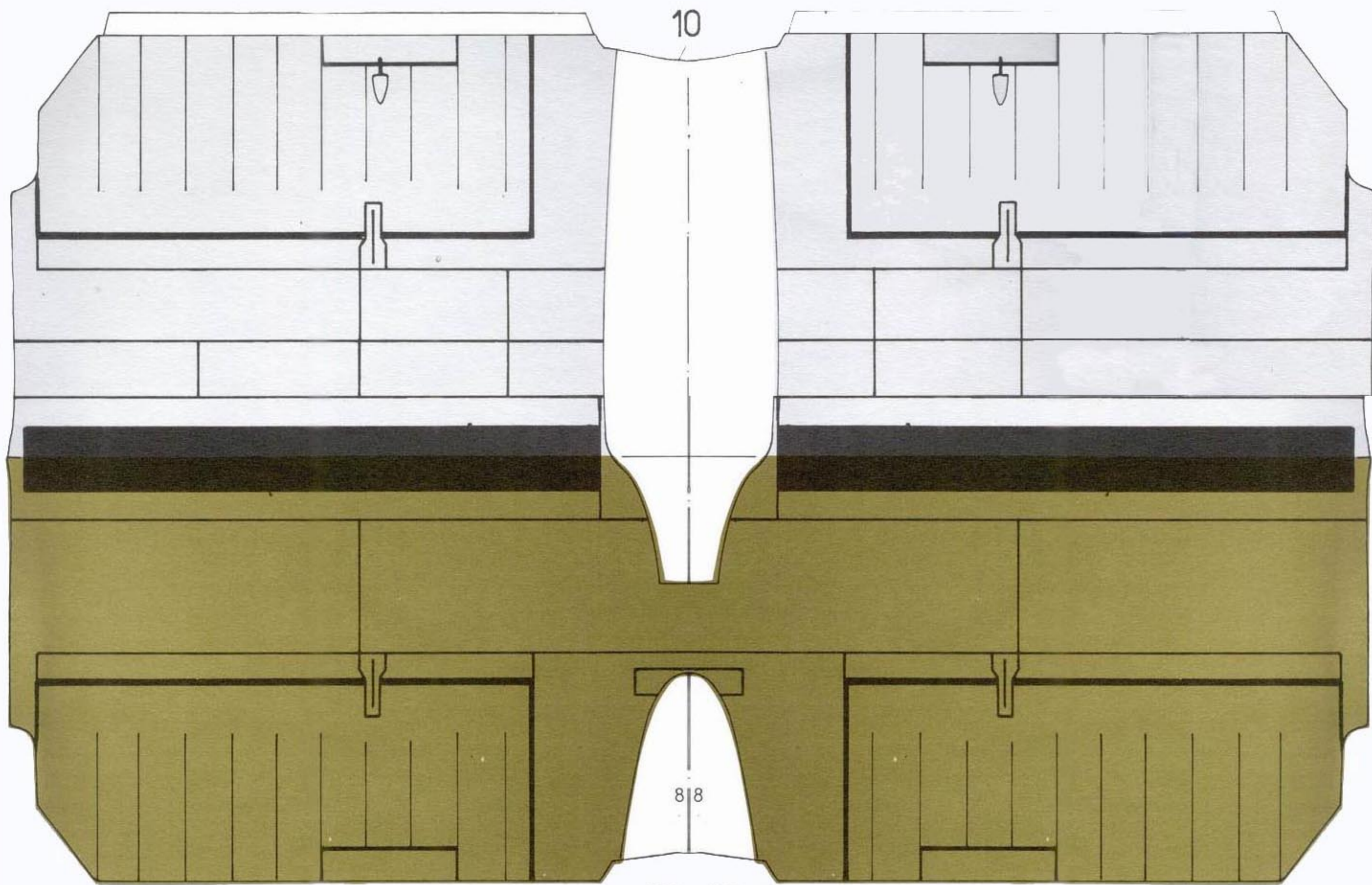


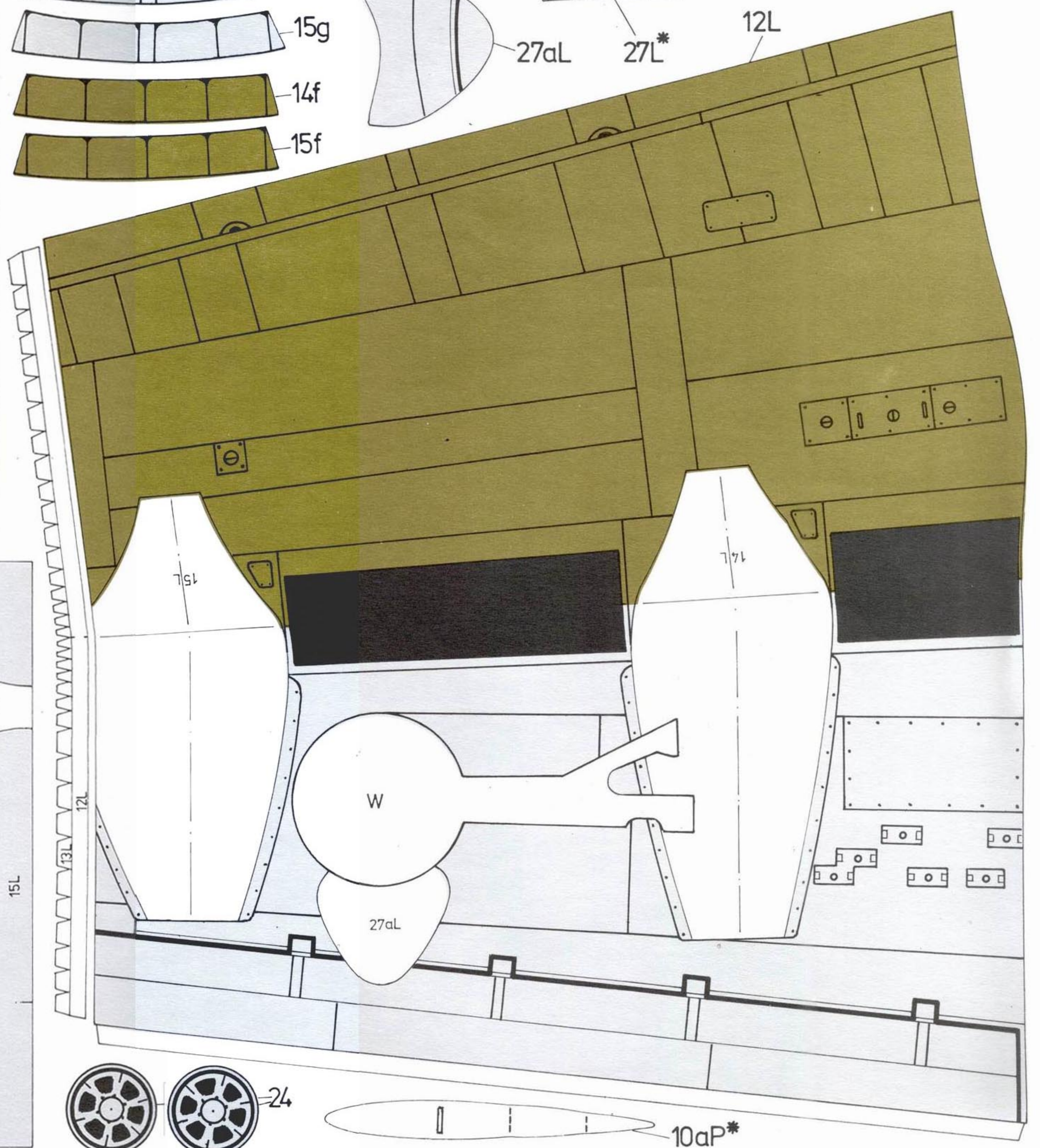
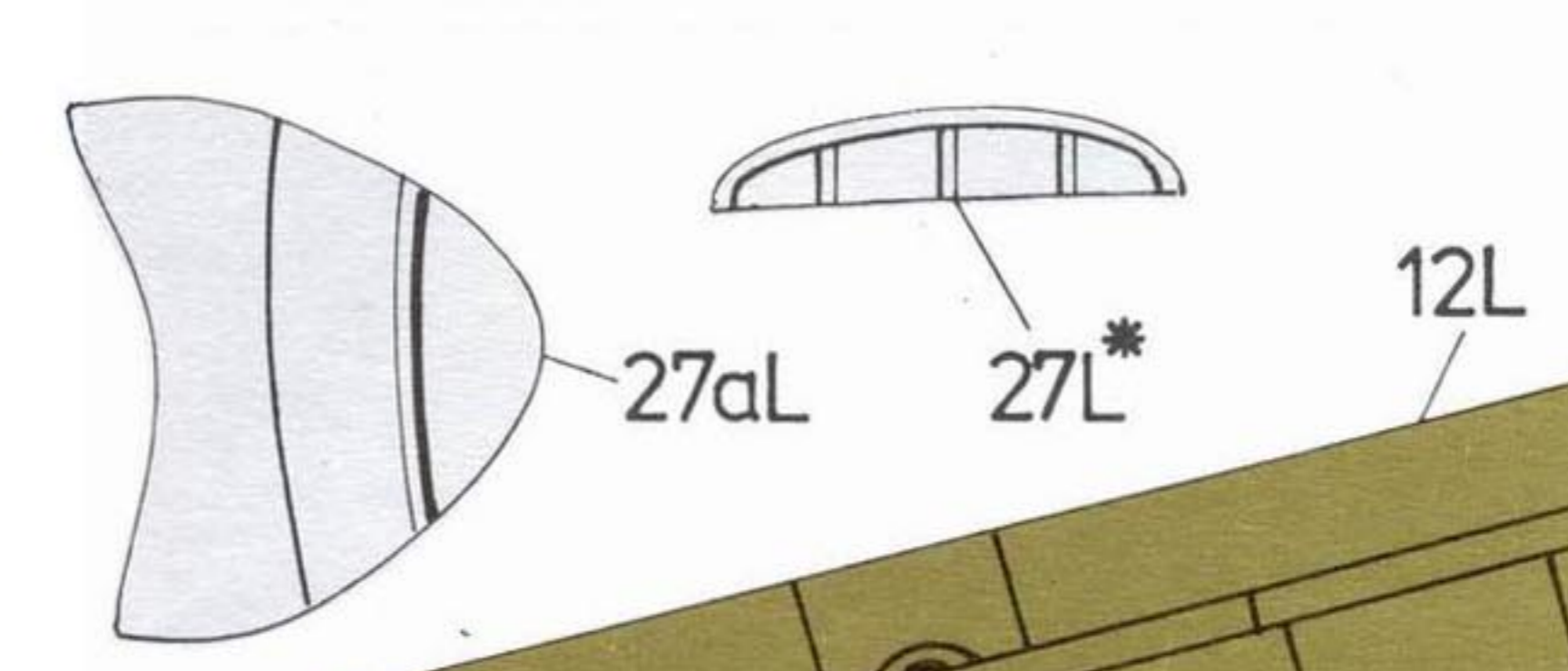
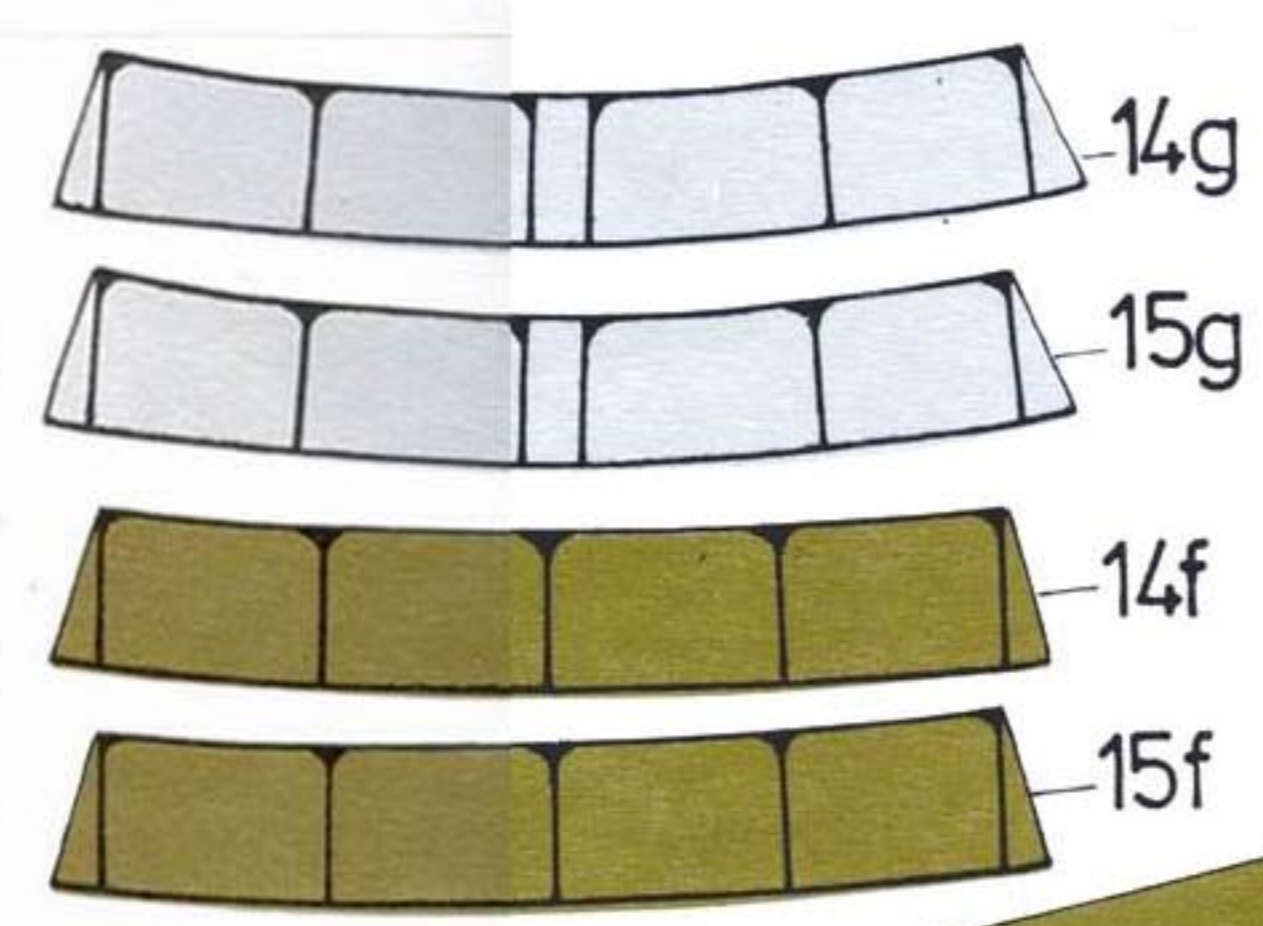
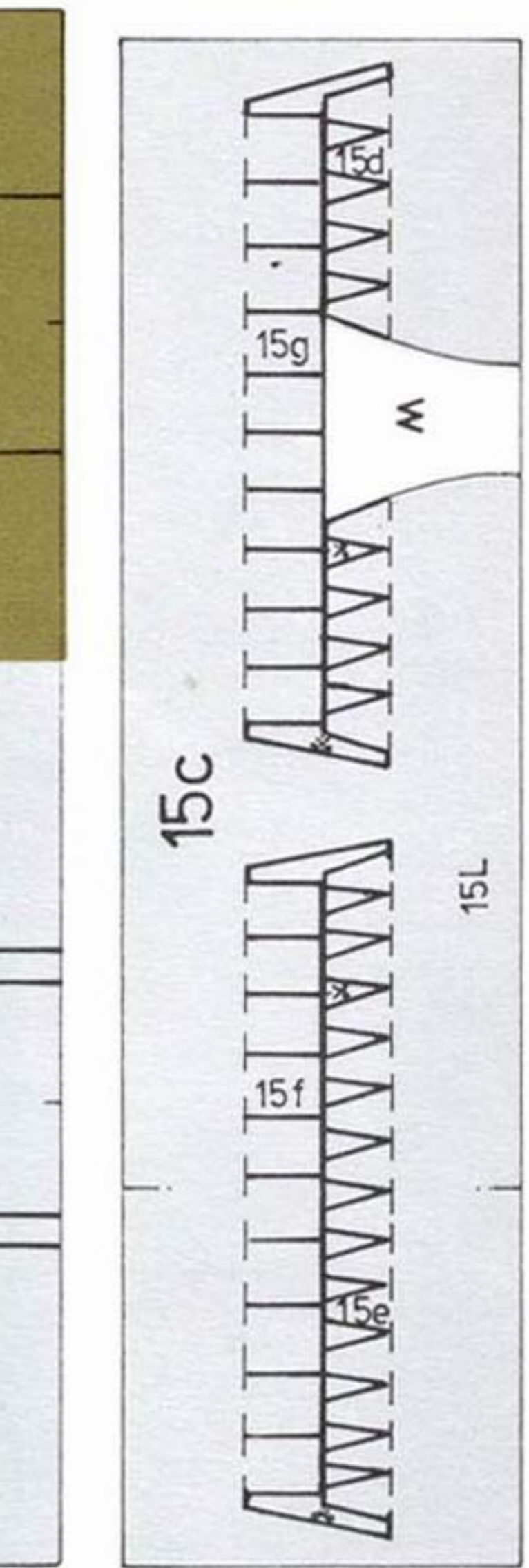
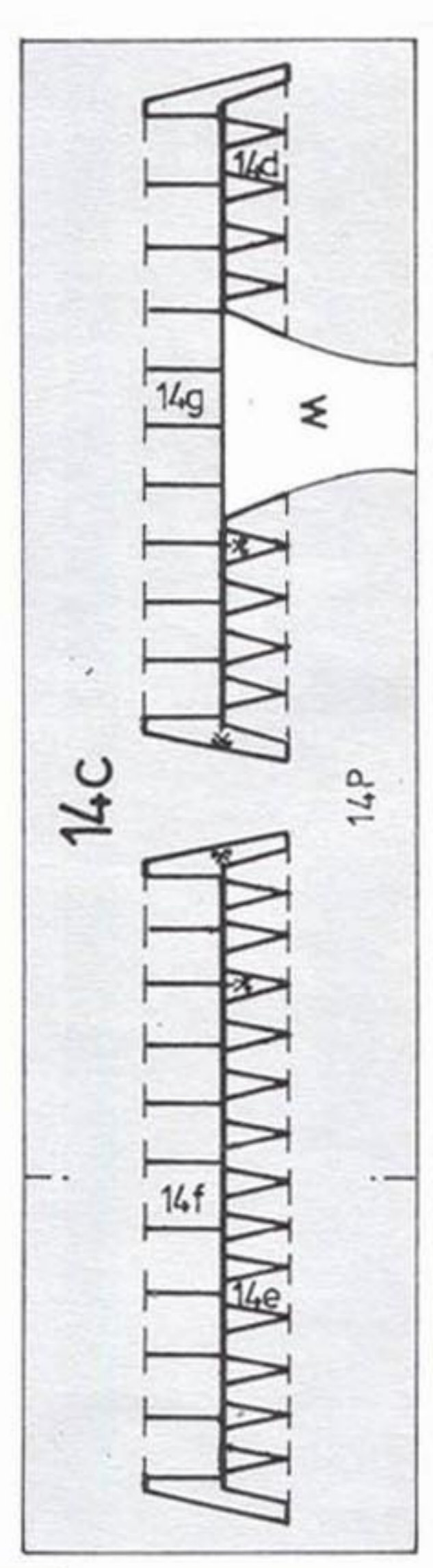
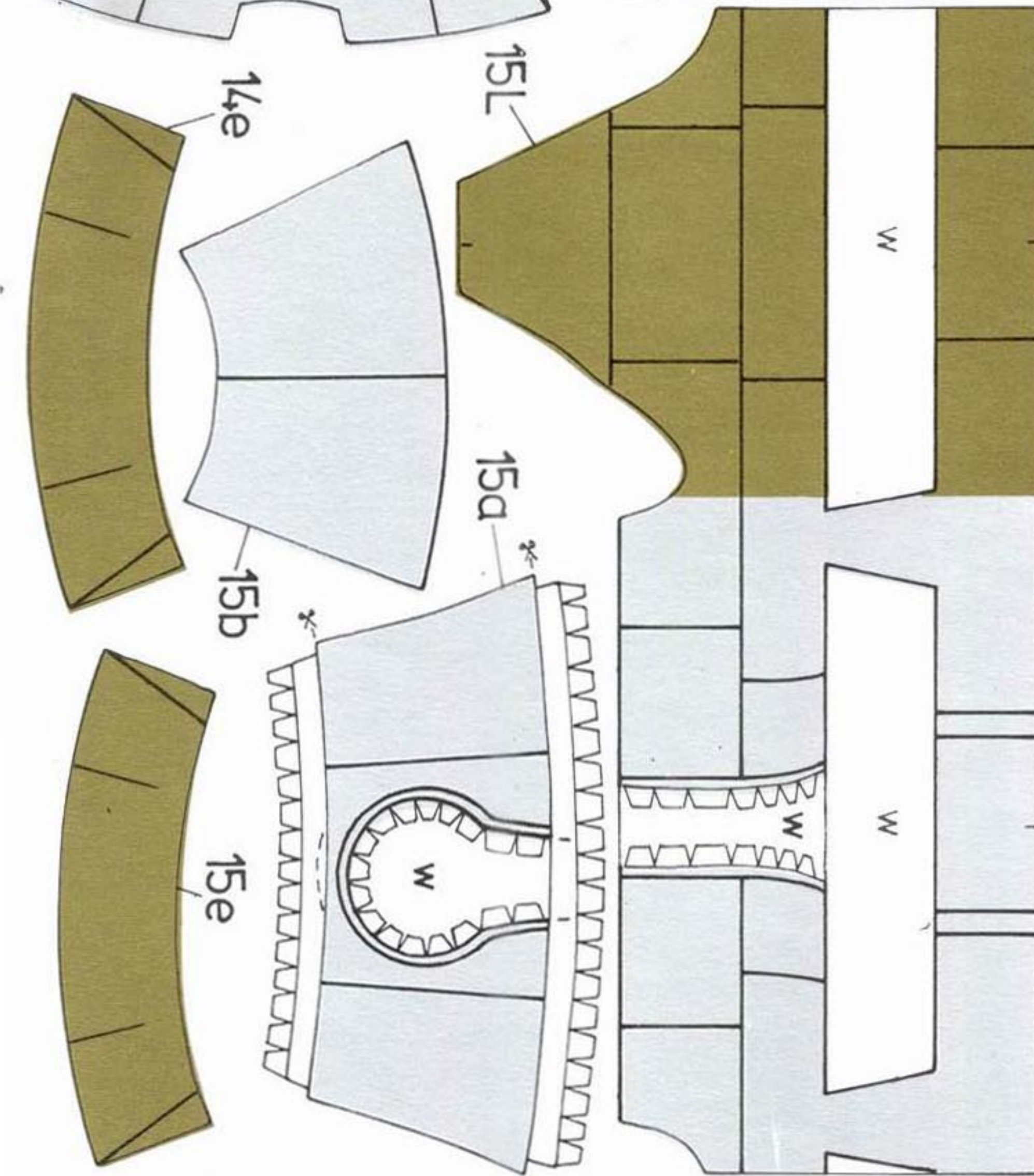
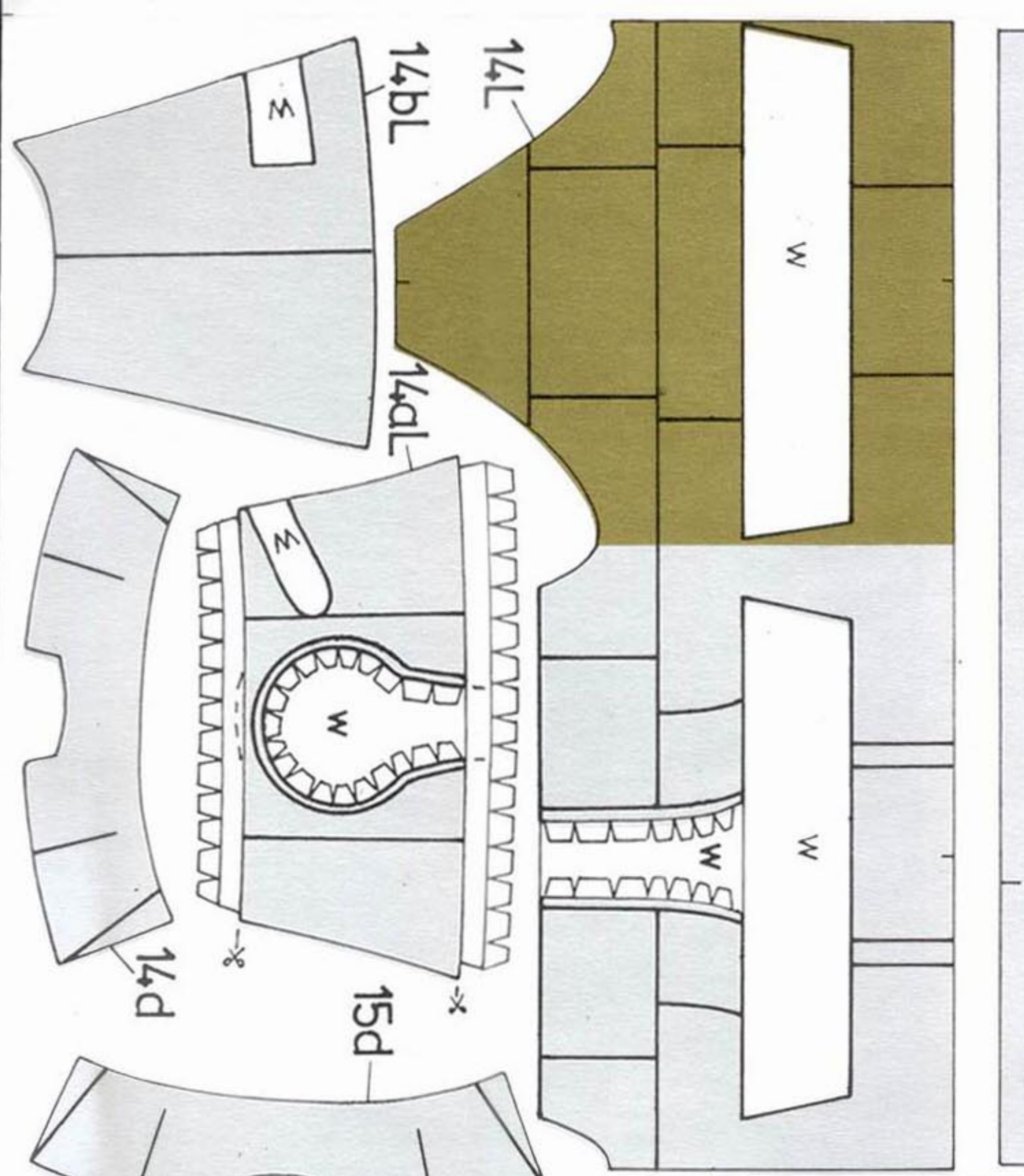
WYMIARY MODELU:

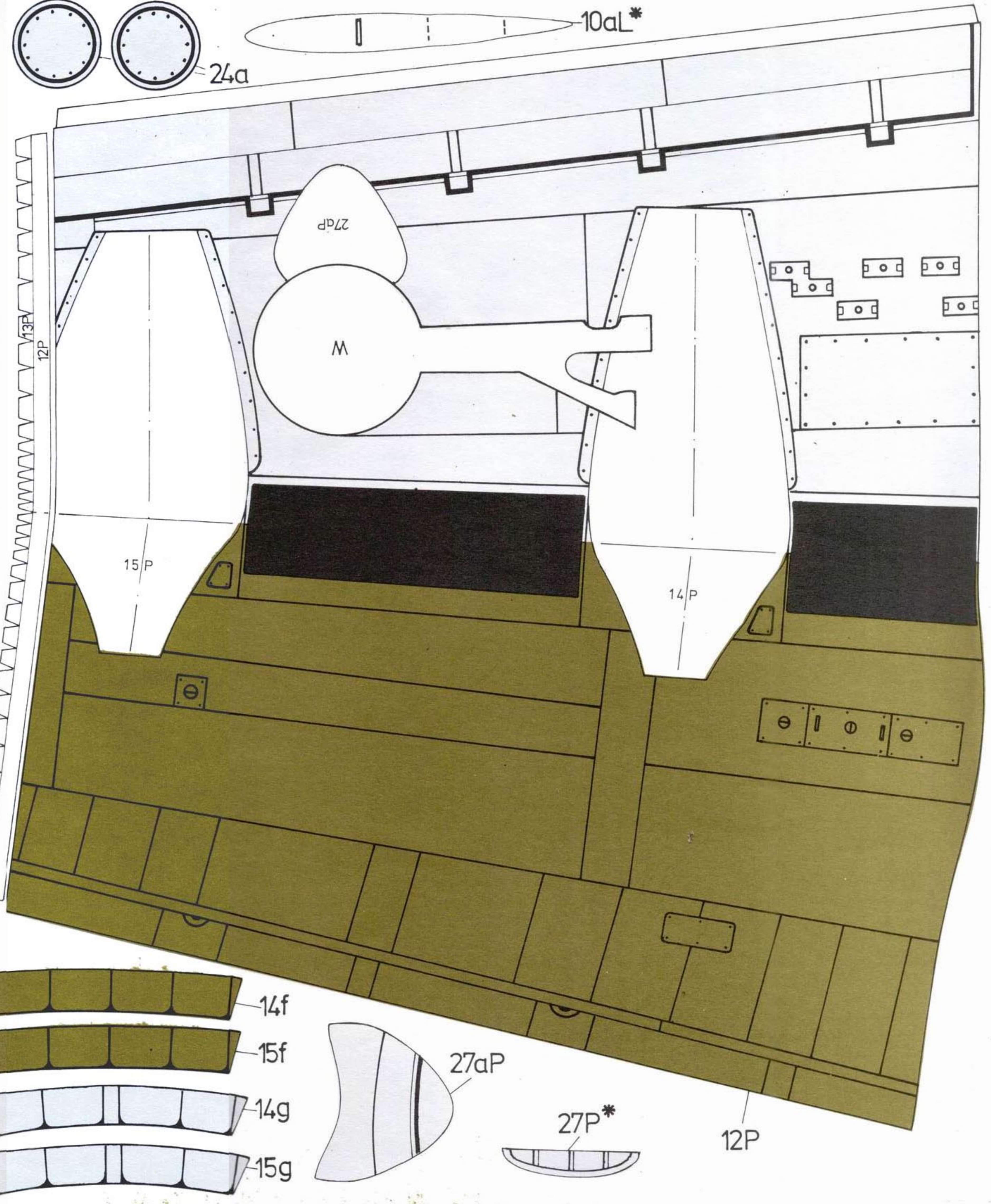
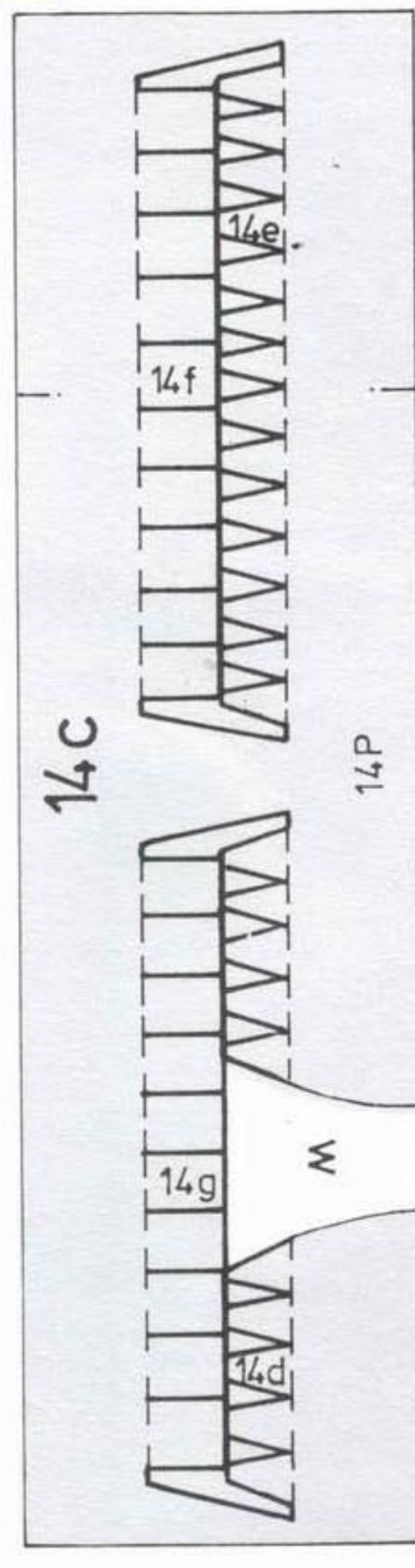
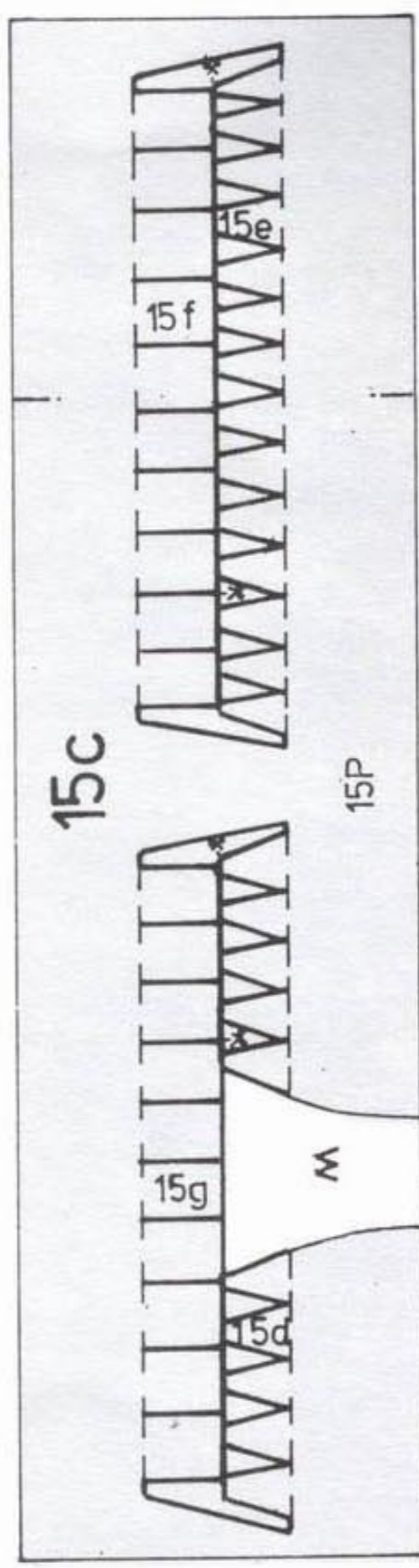
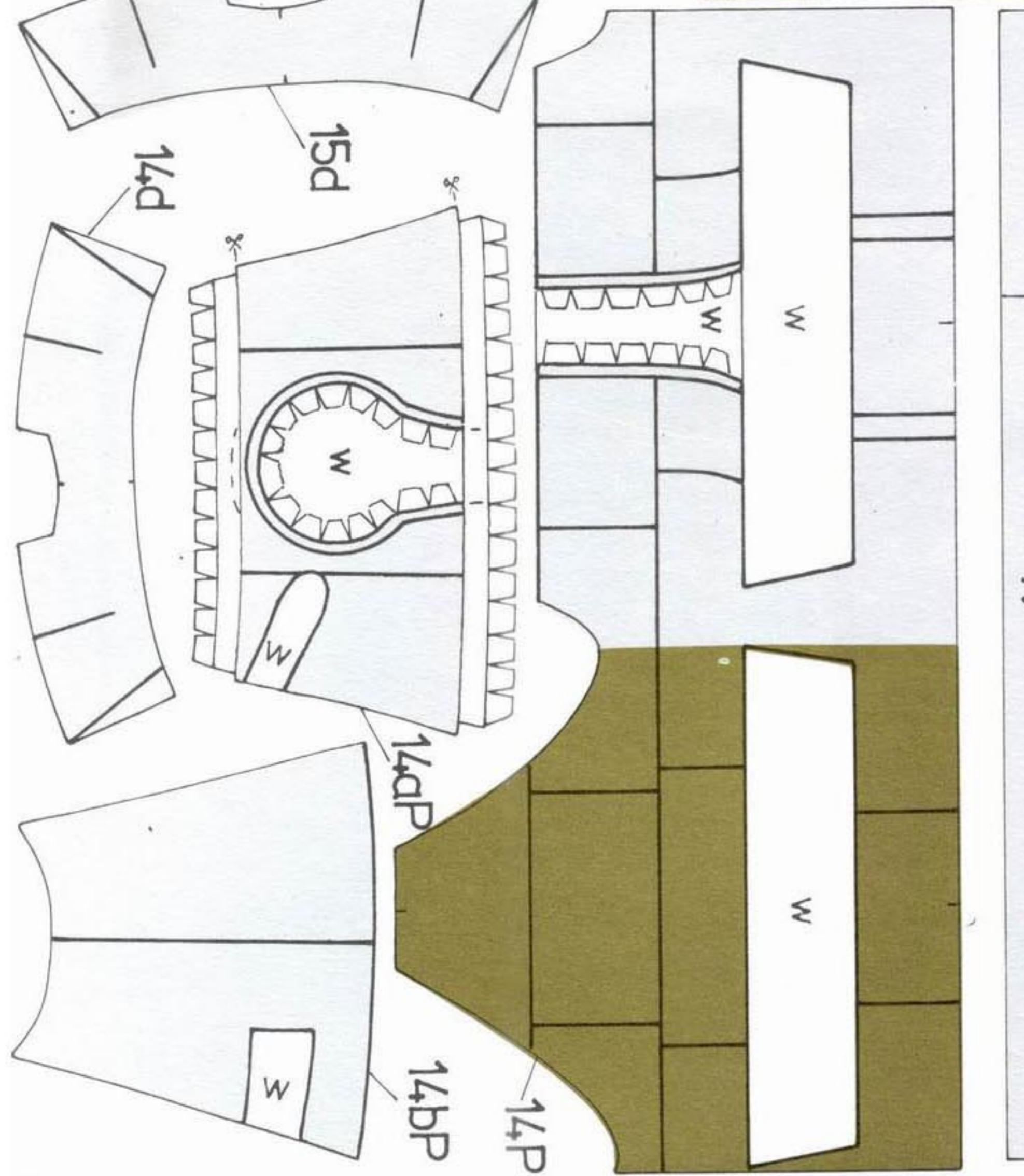
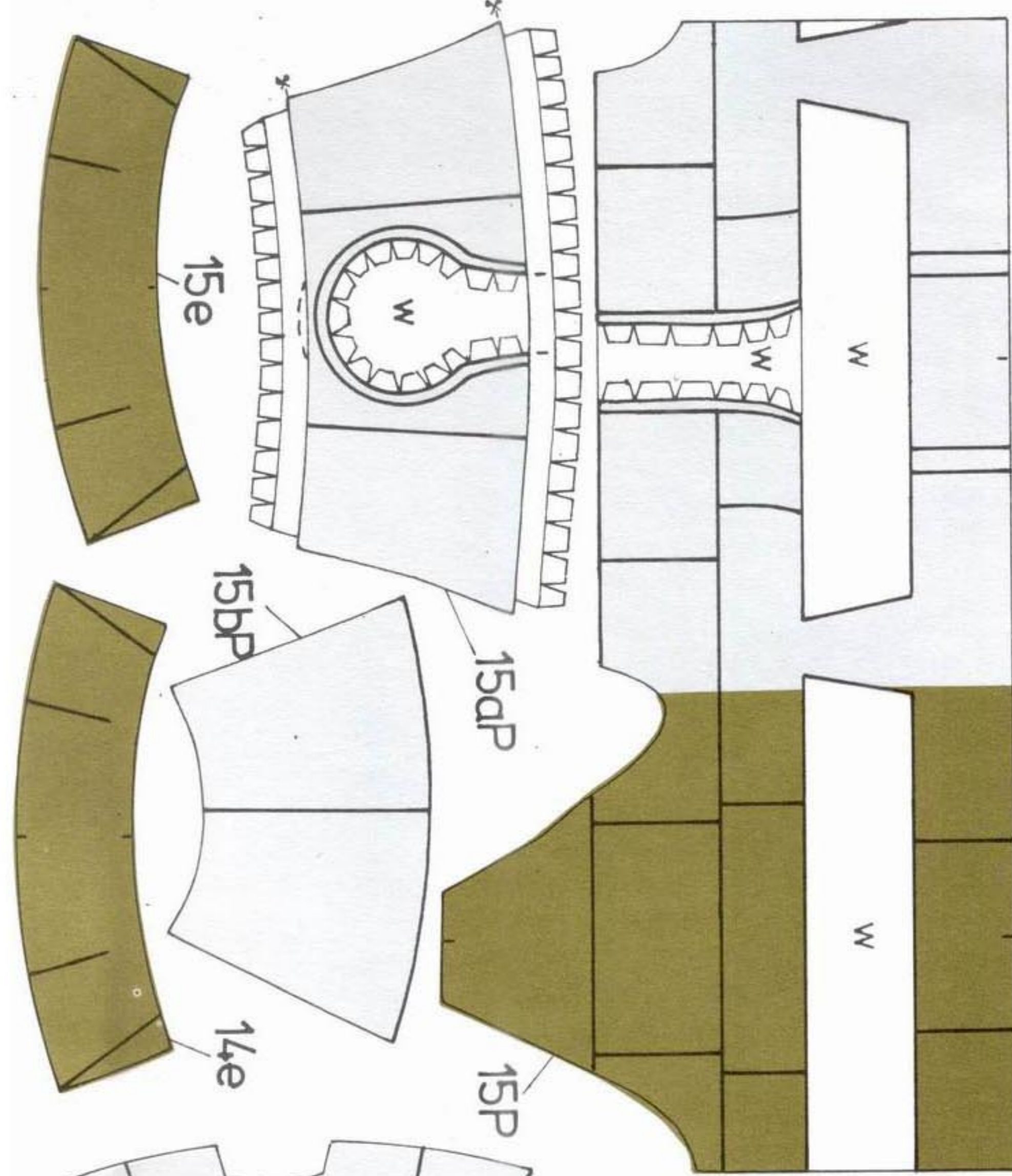
Rozpiętość.....1015 mm
 Długość..... 612 mm
 Wysokość.....165 mm

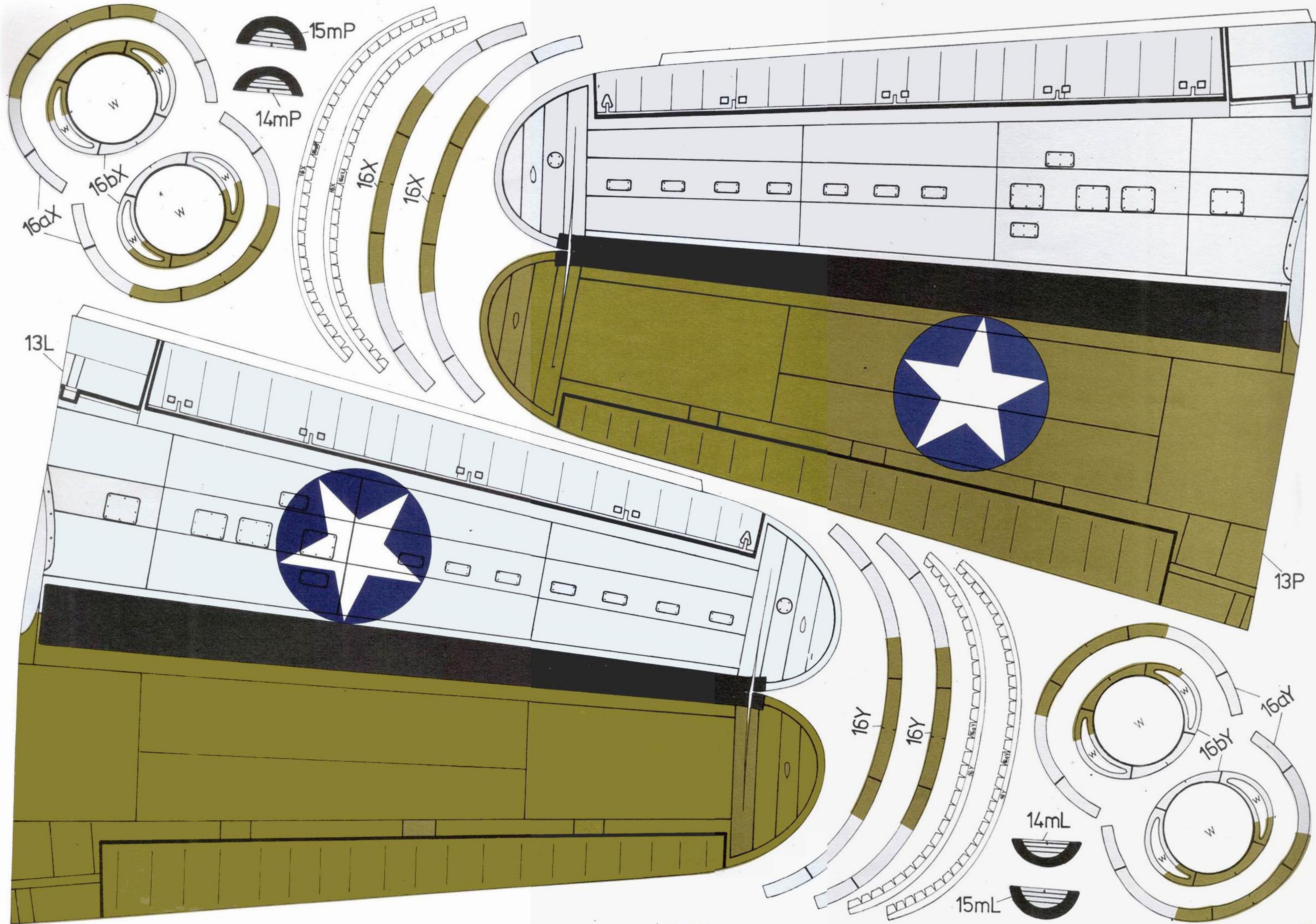


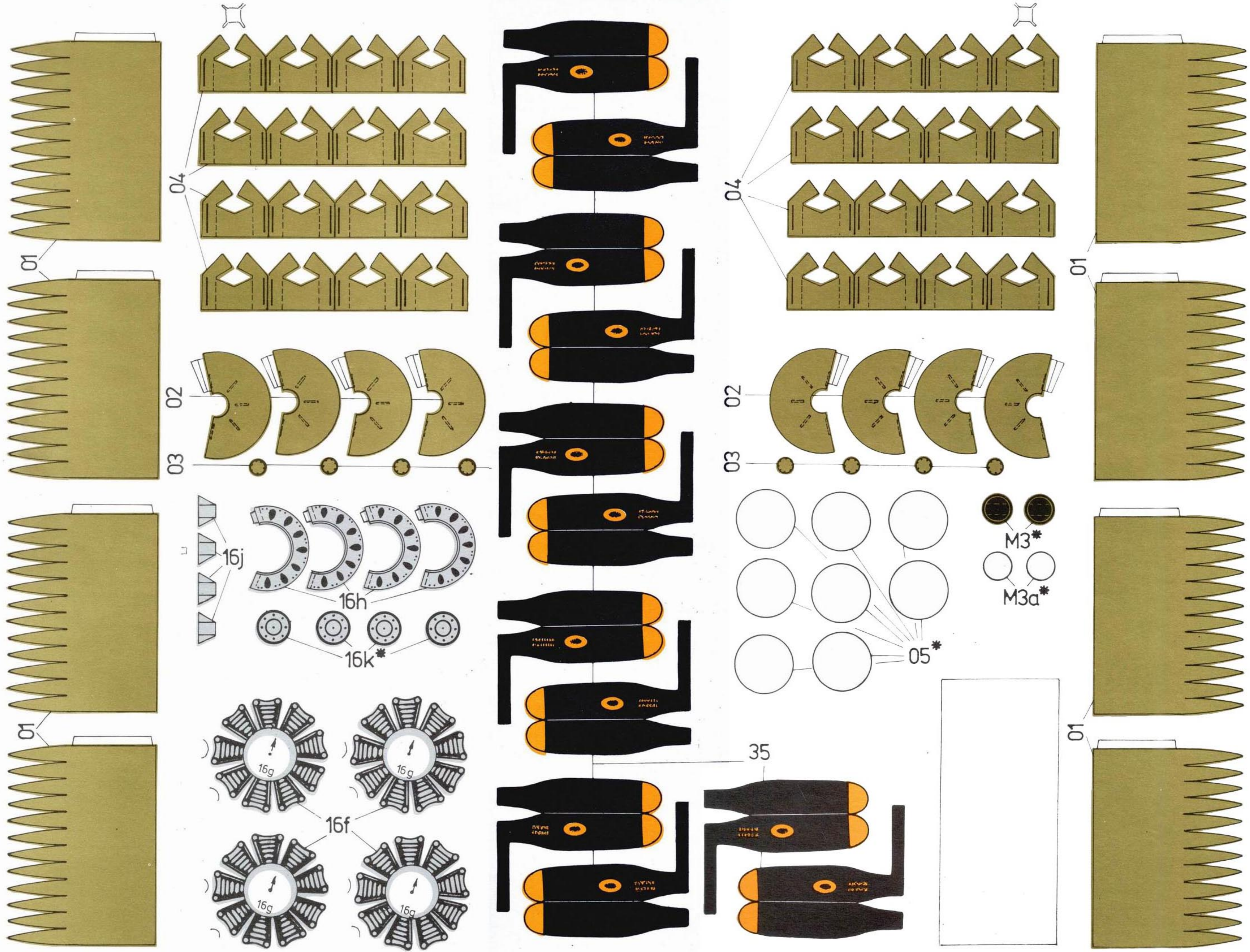


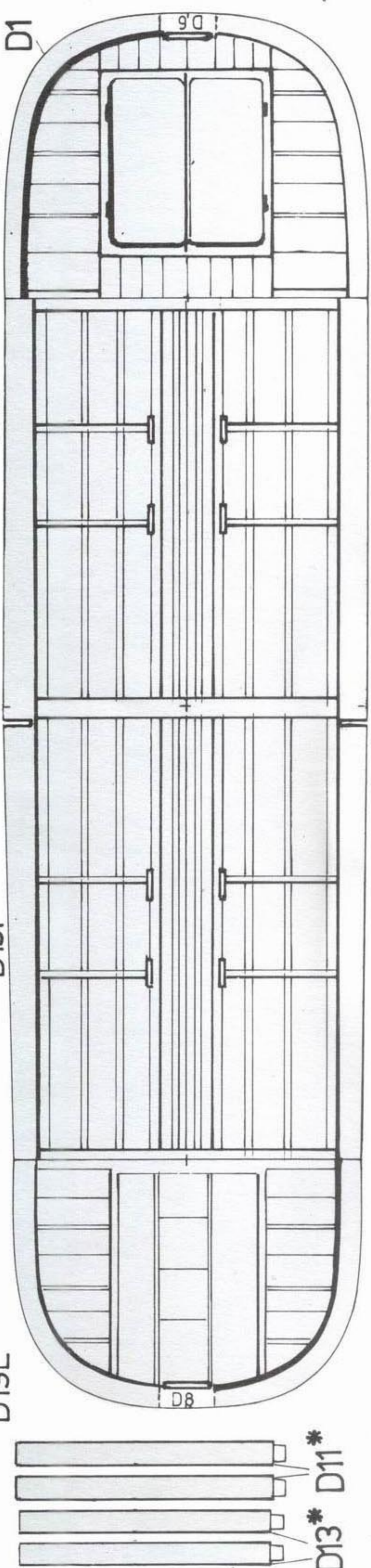
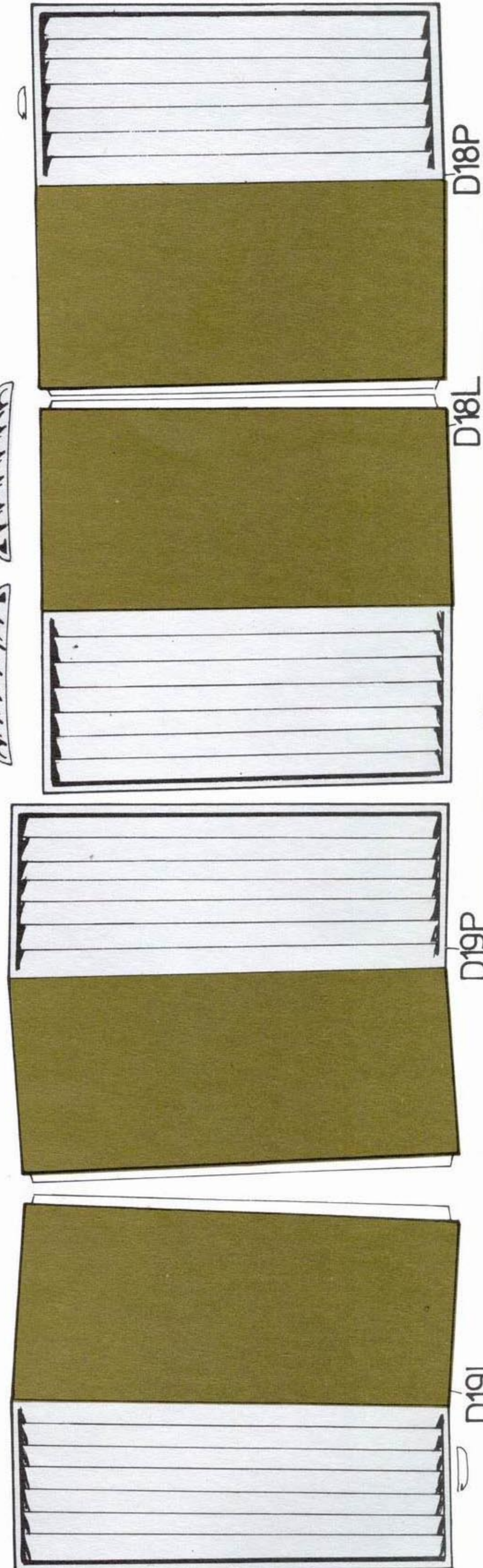
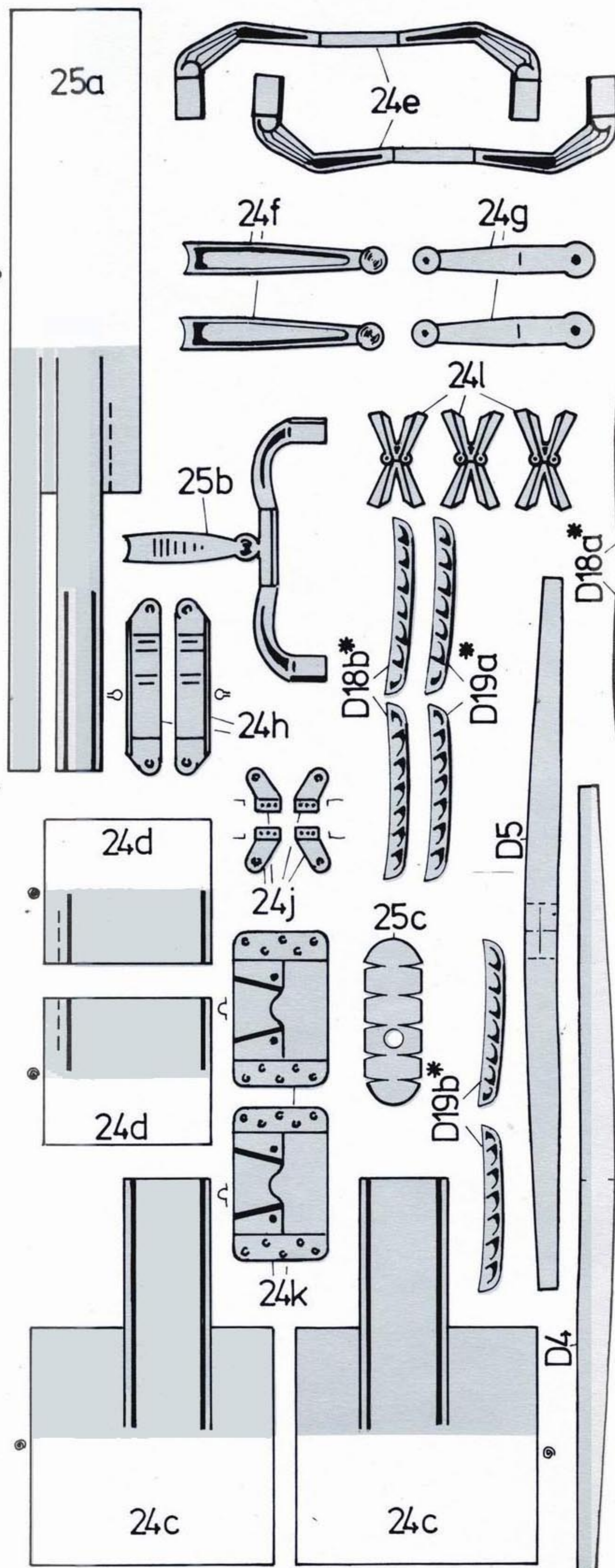
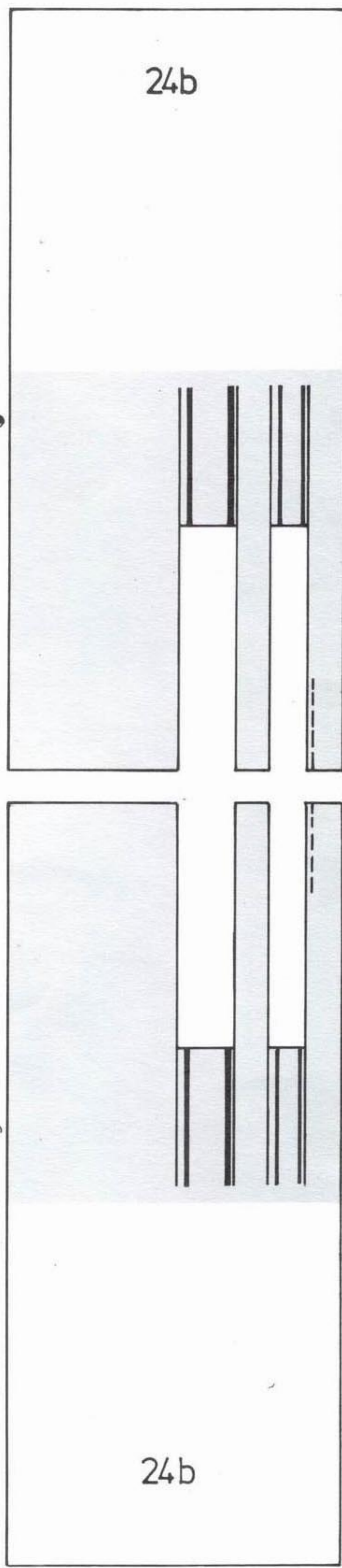
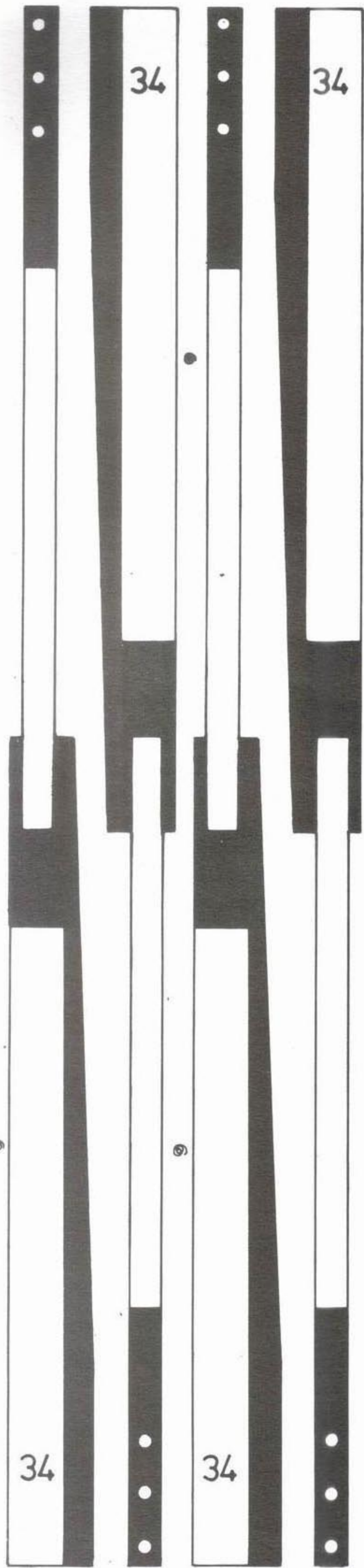


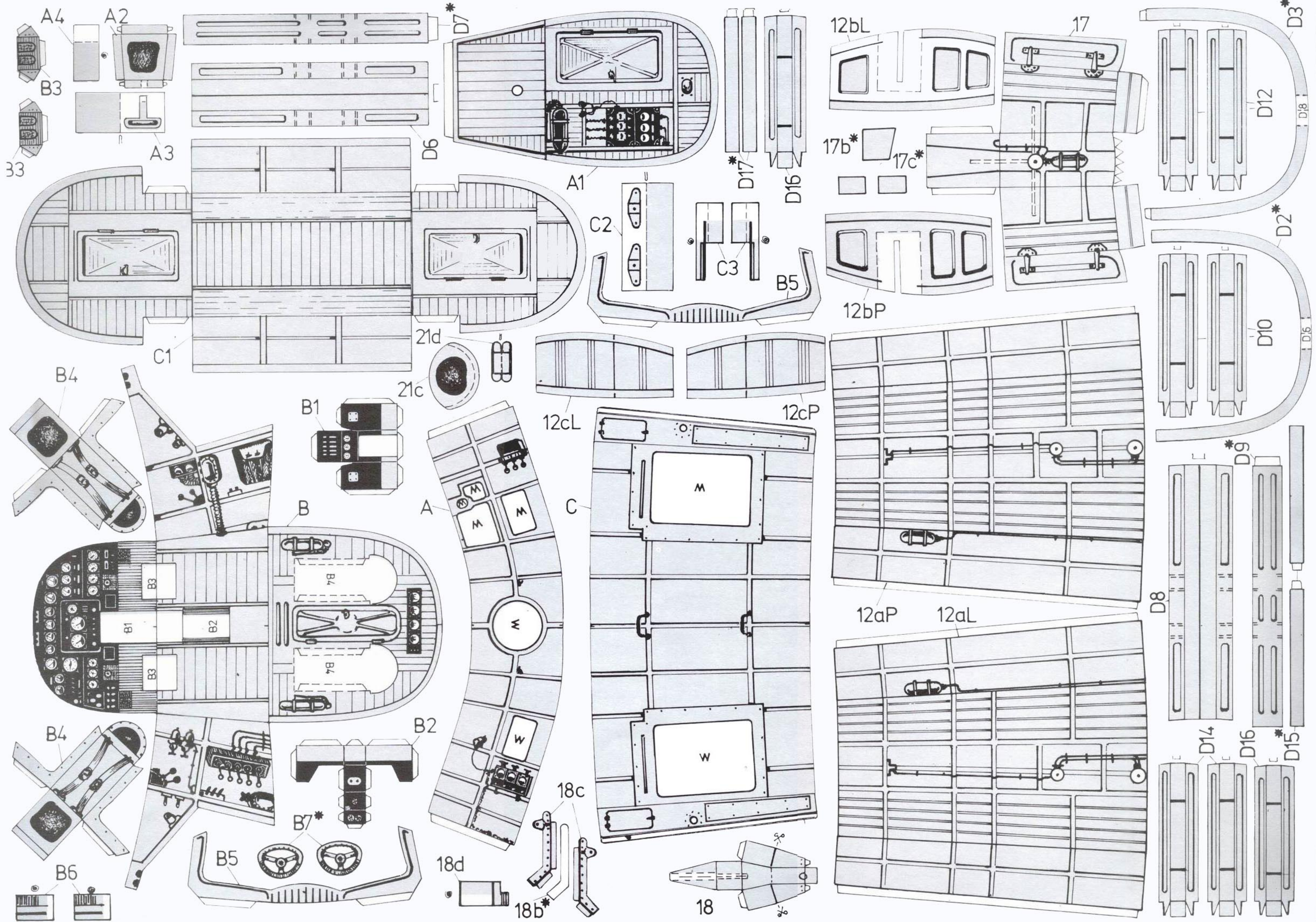


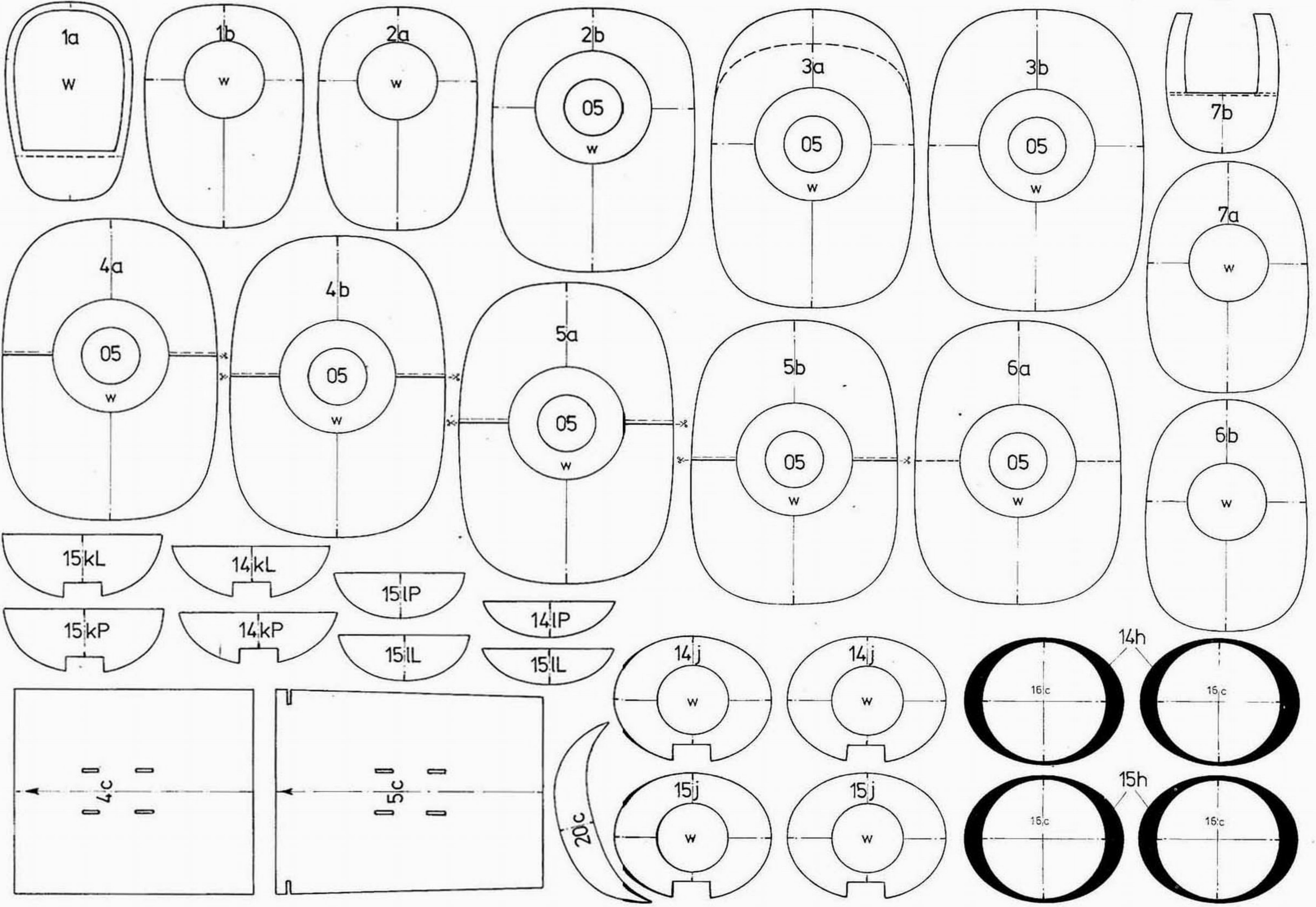


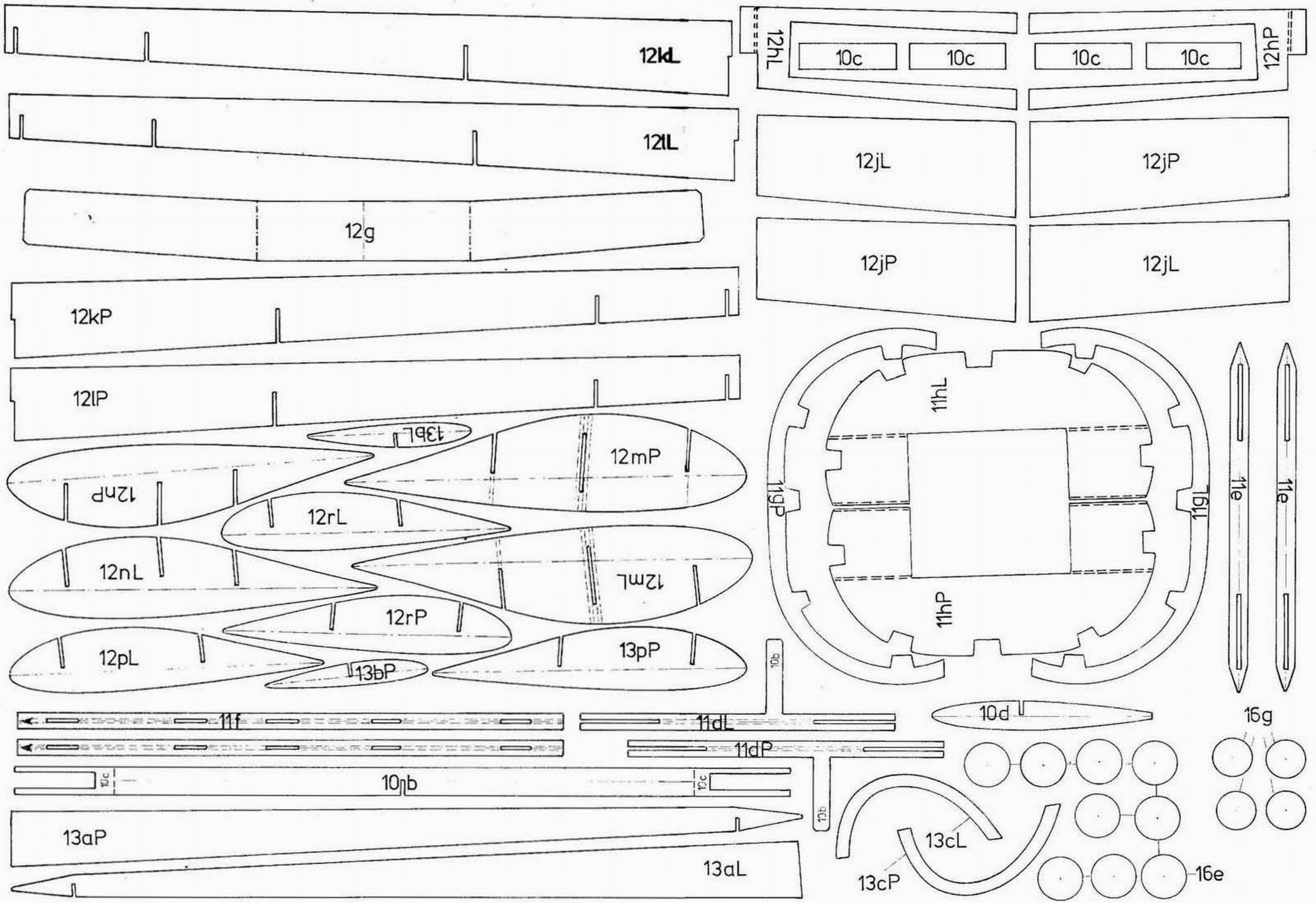




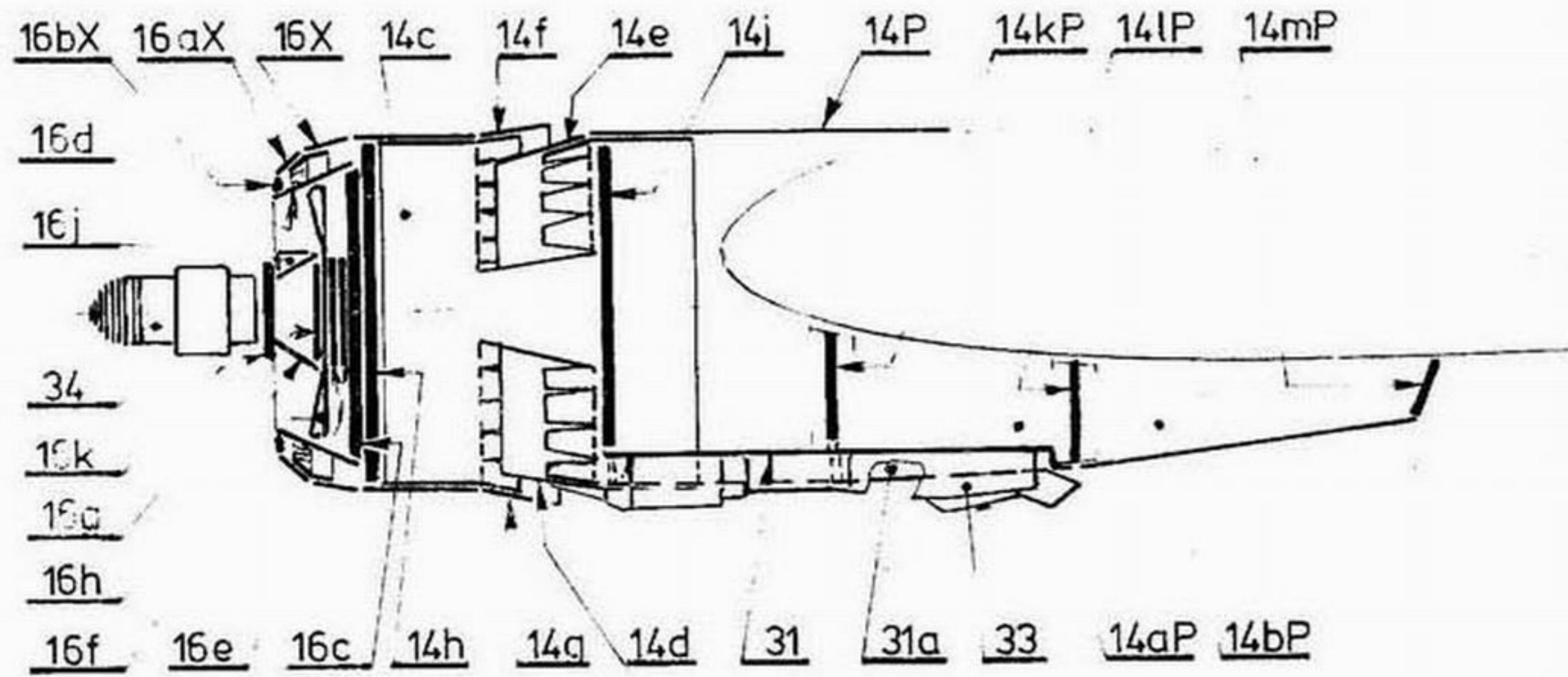




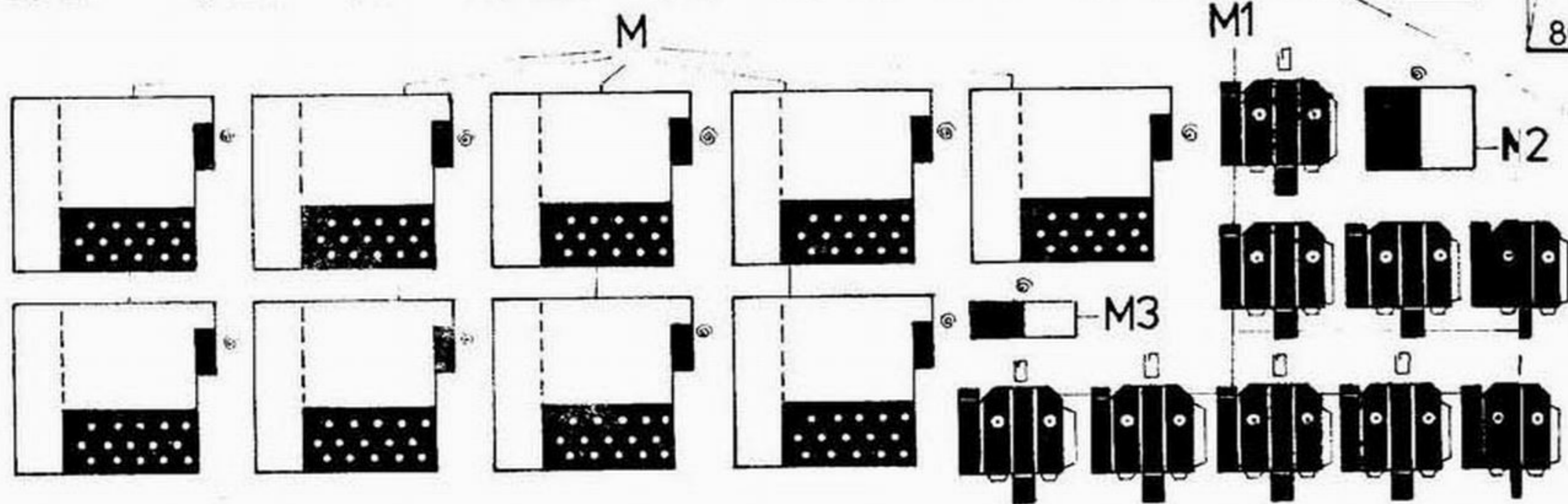
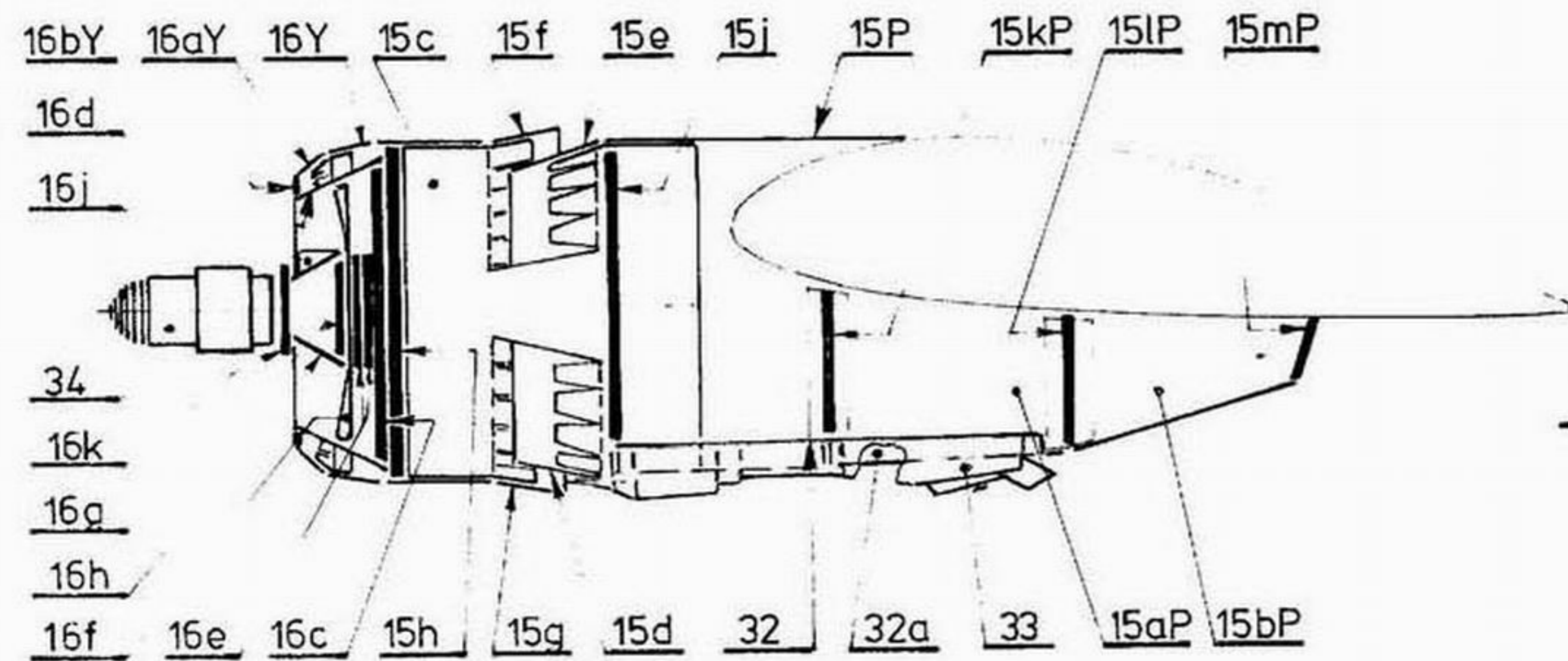




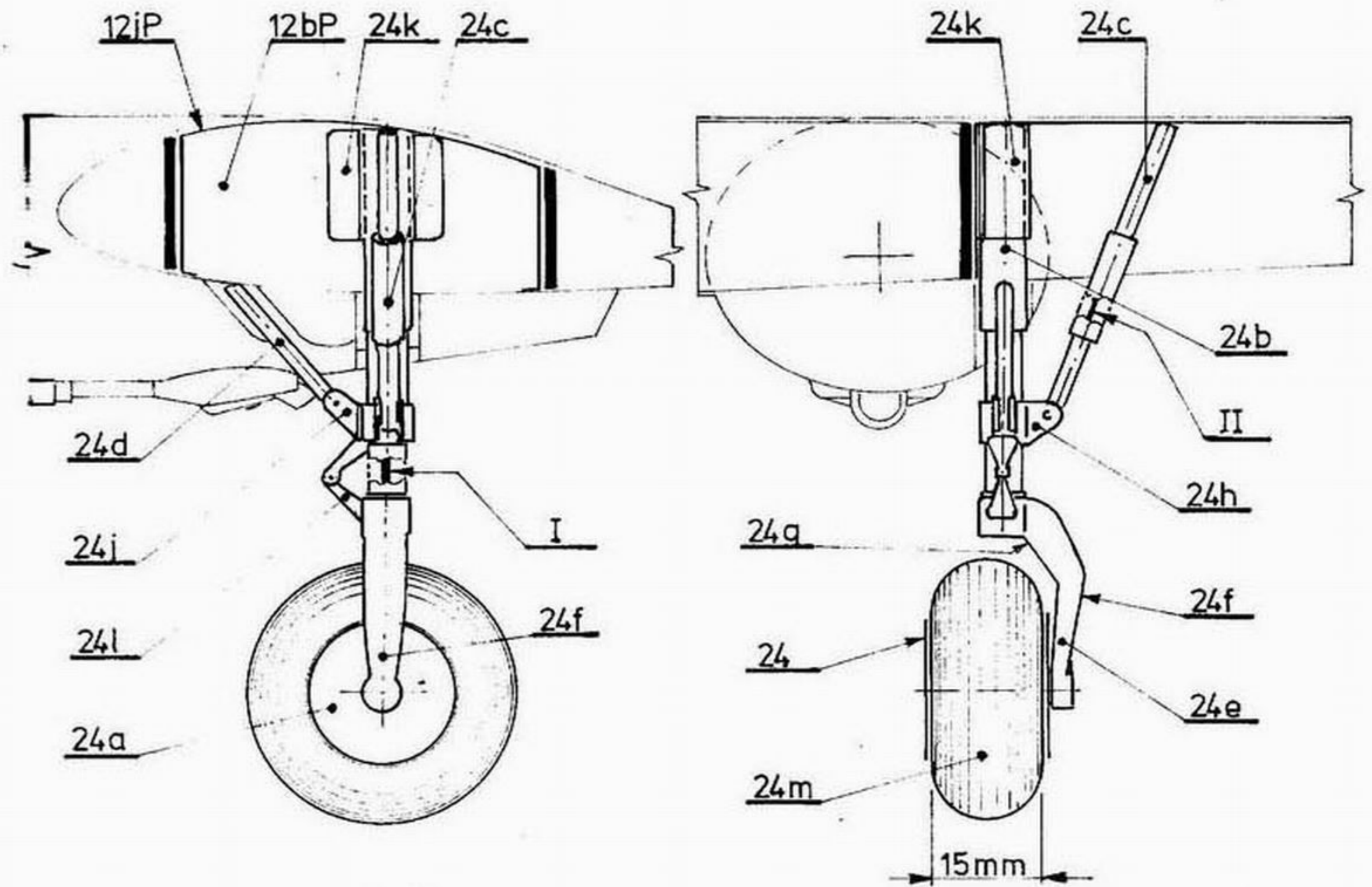
20



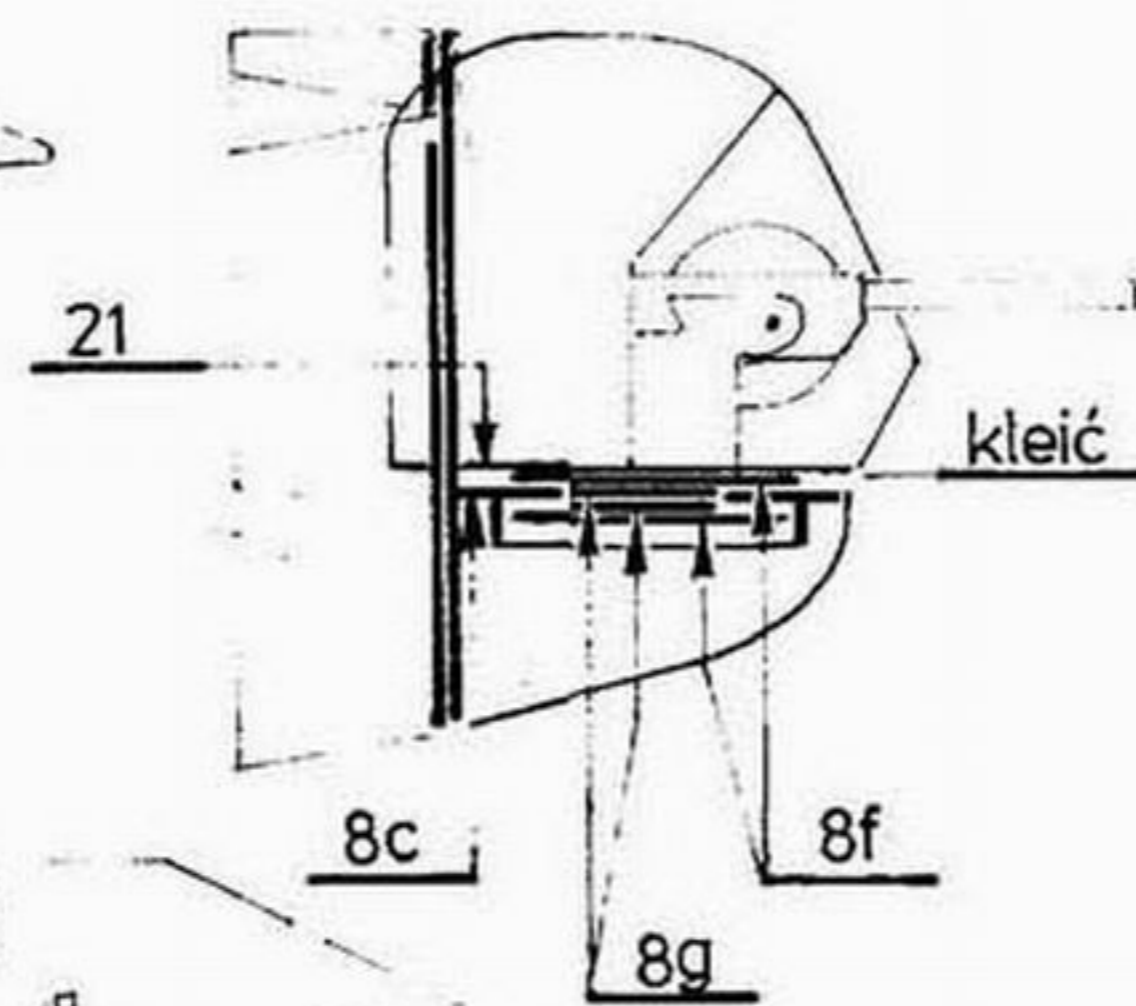
21



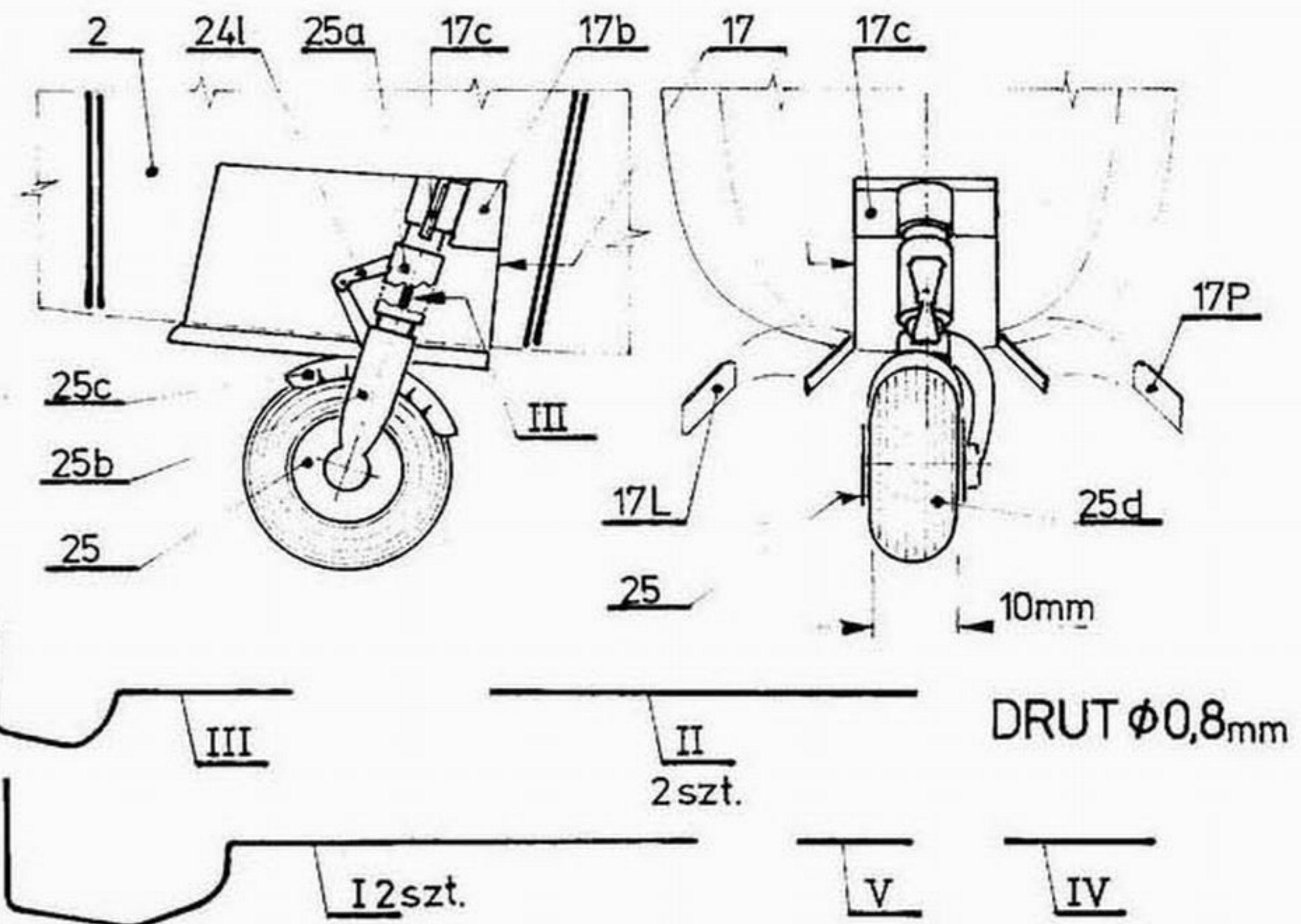
22

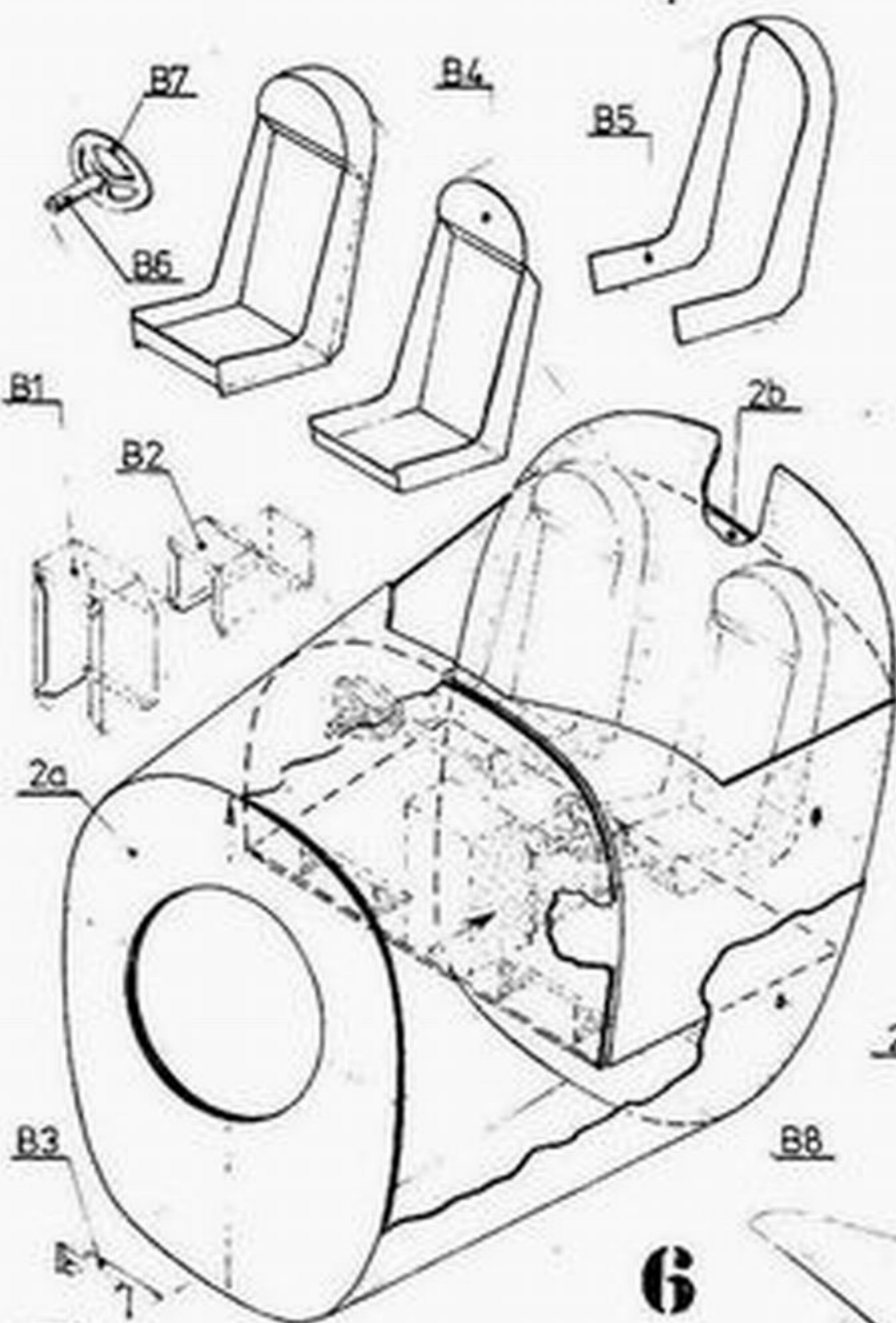
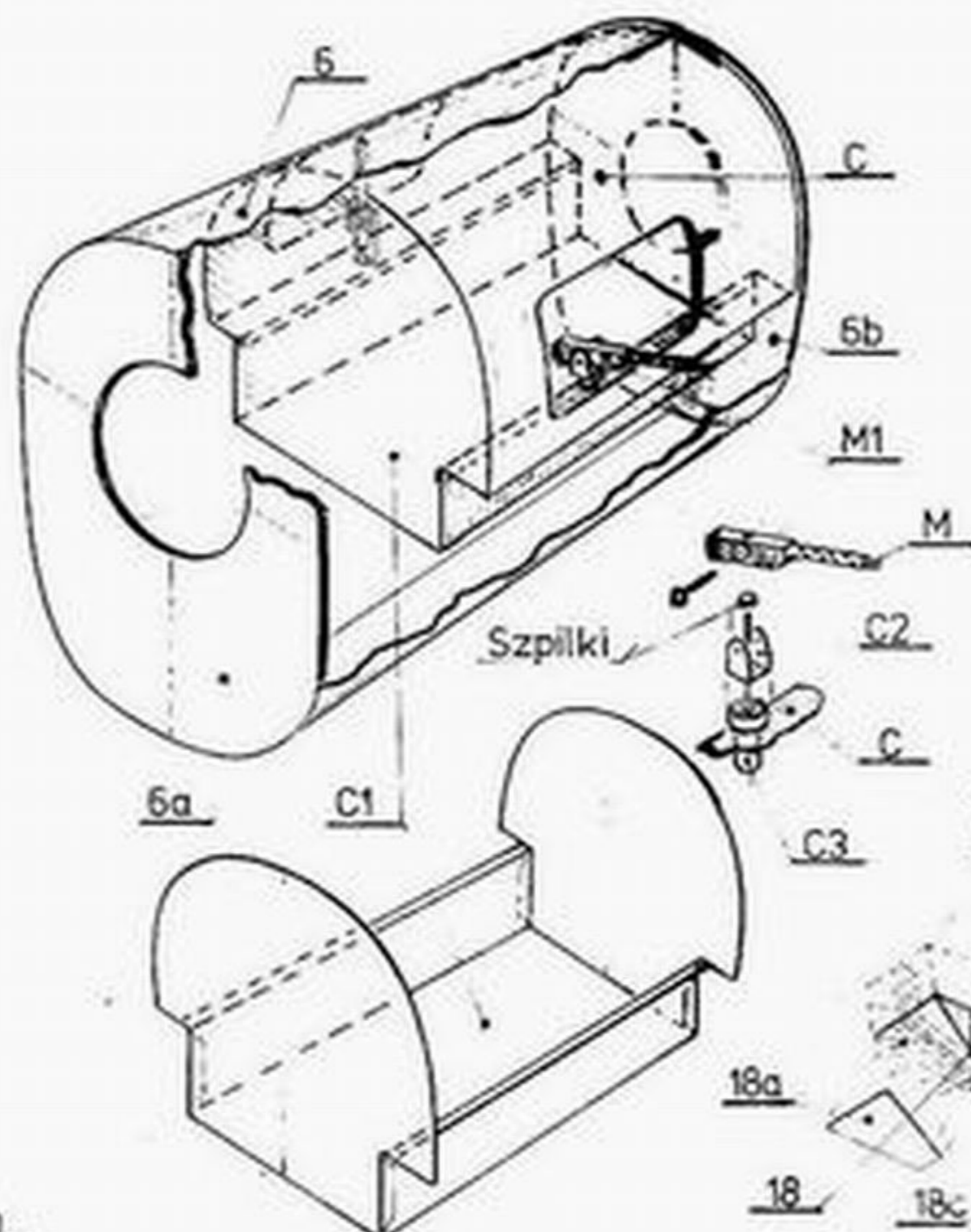
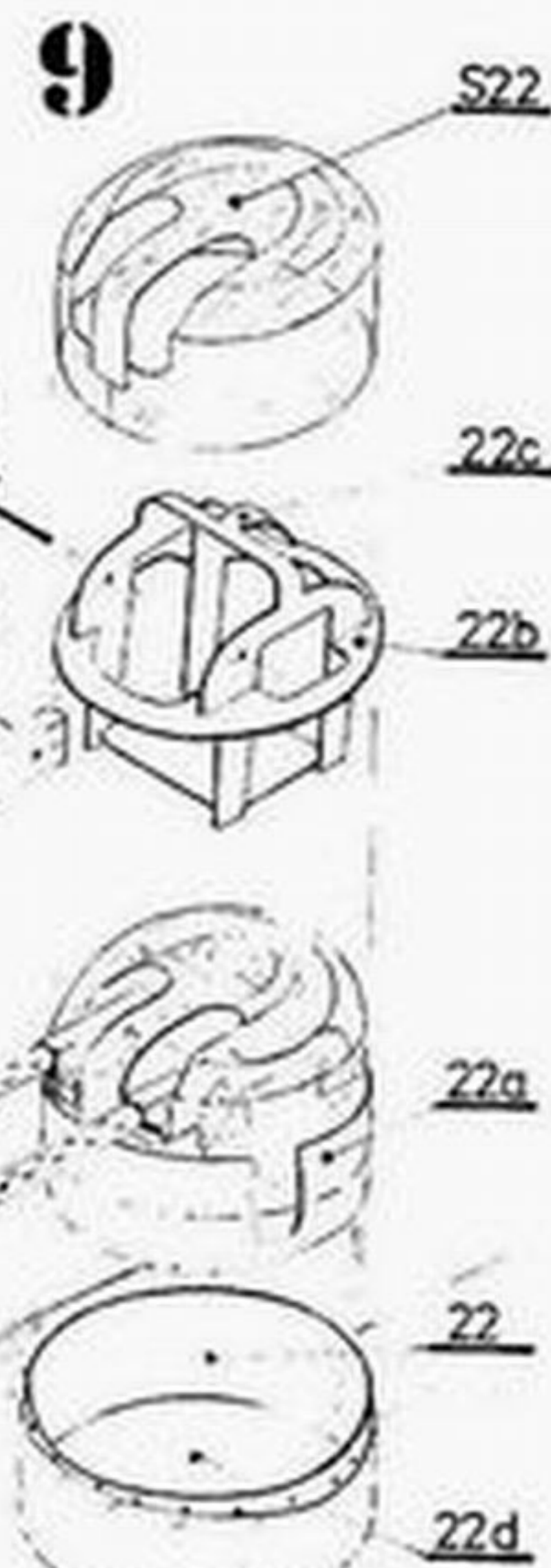
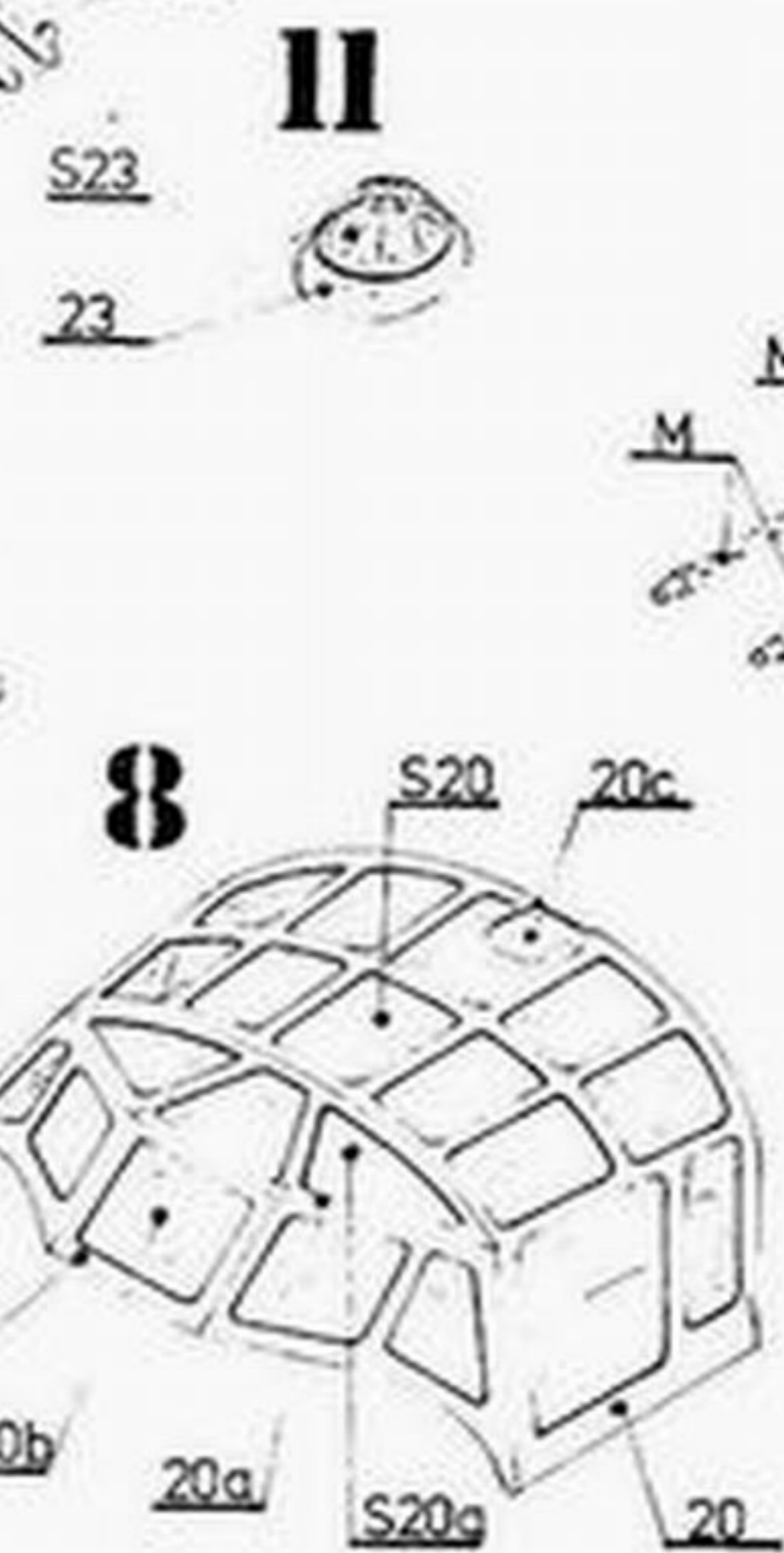
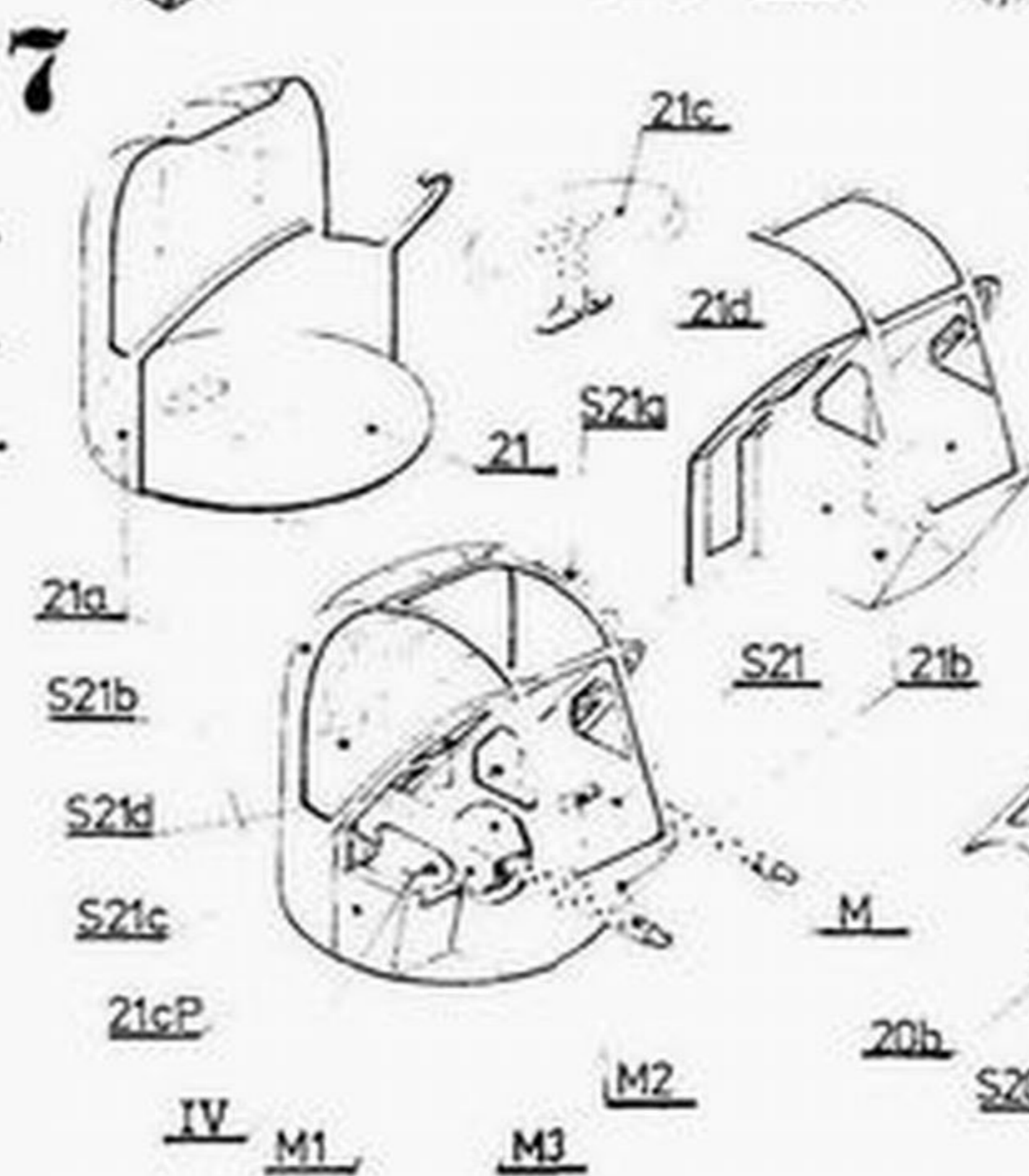
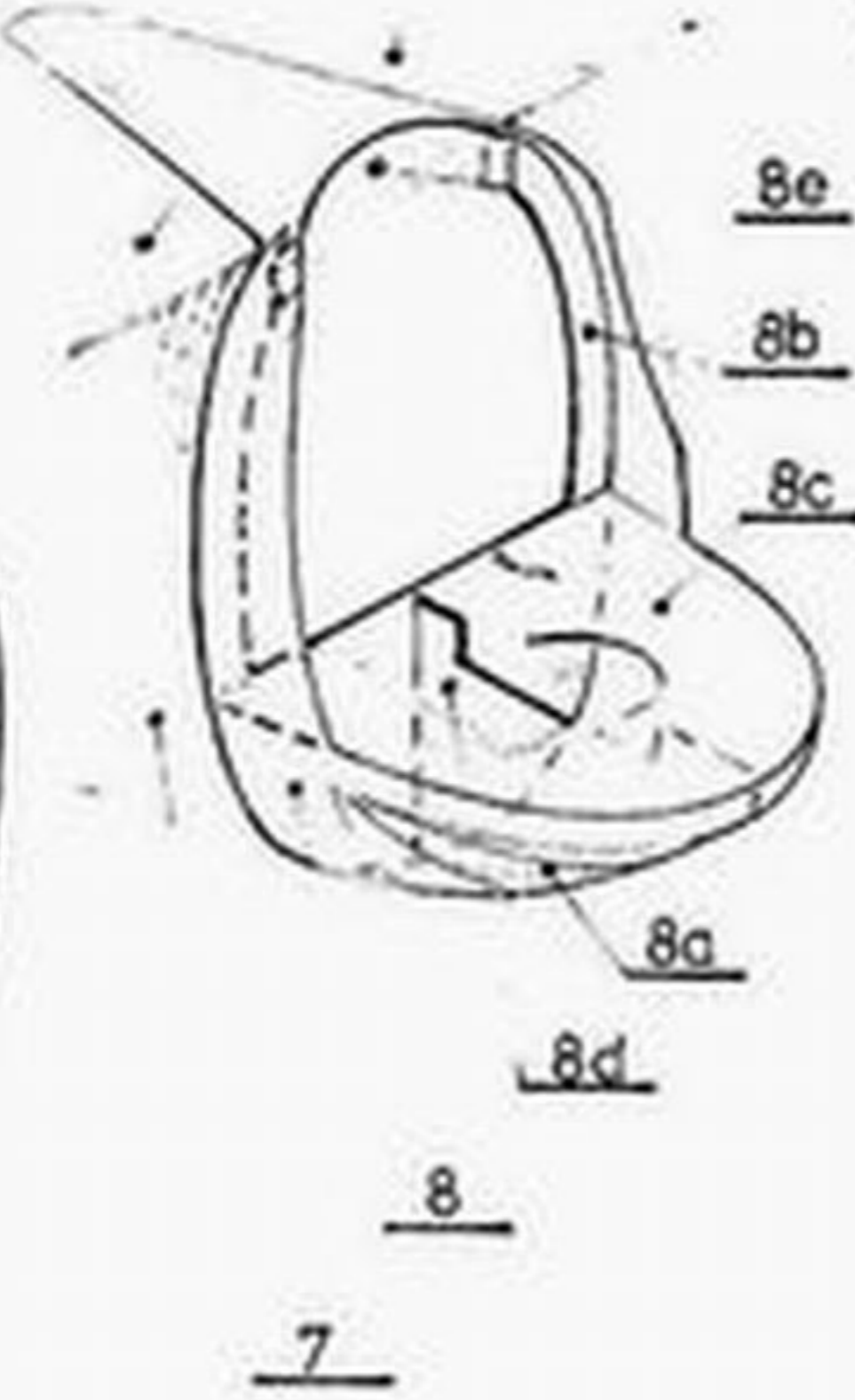
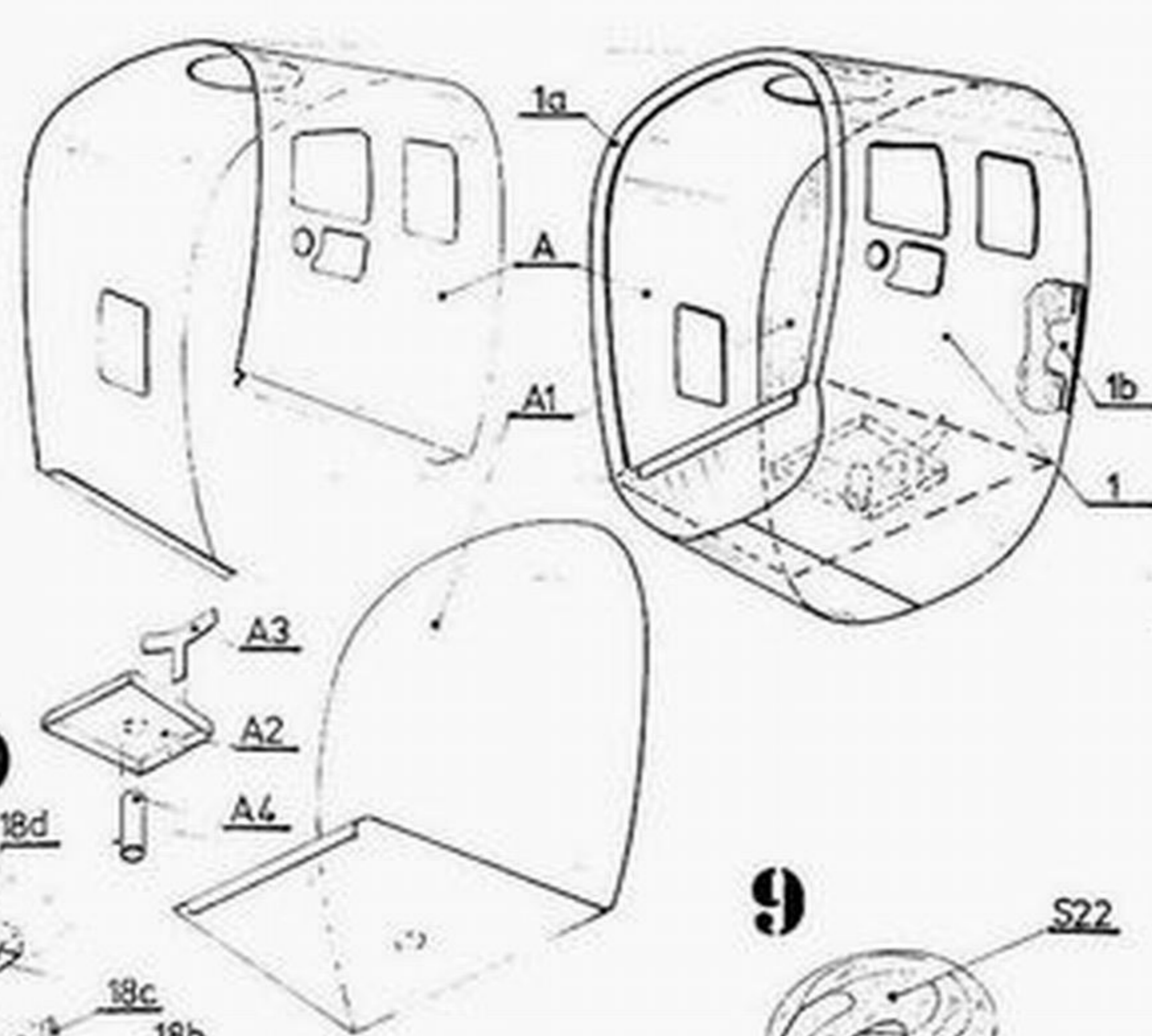


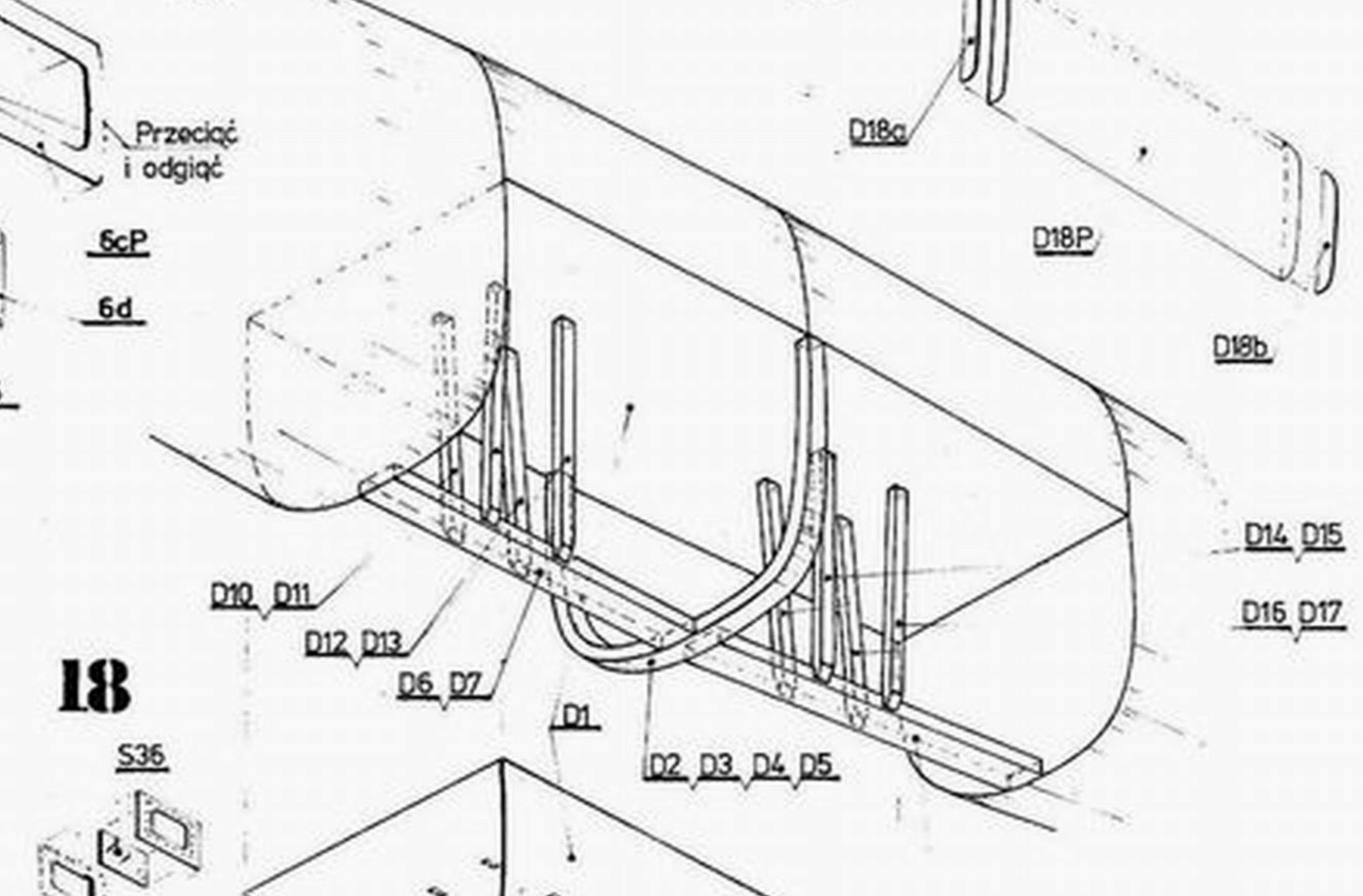
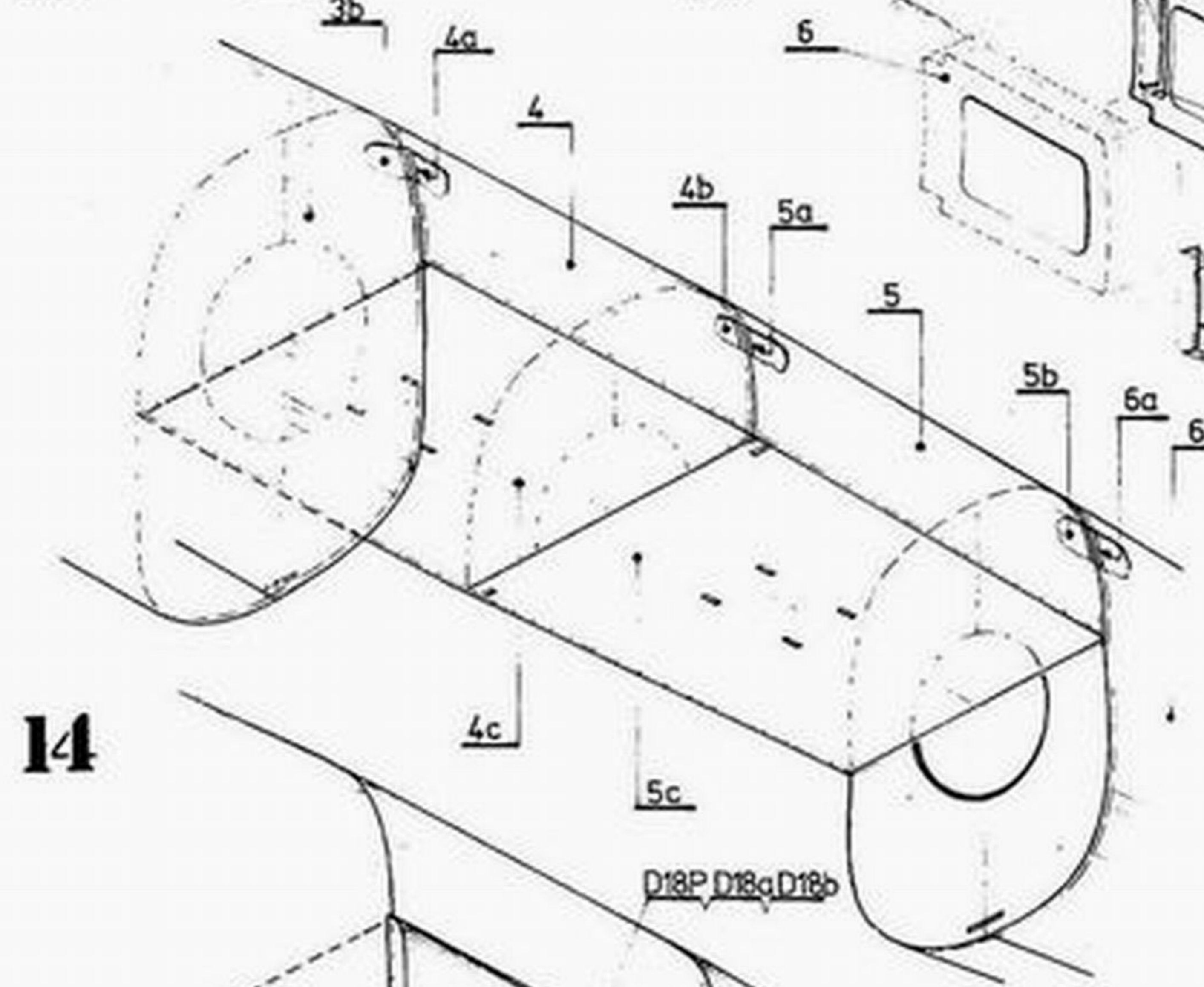
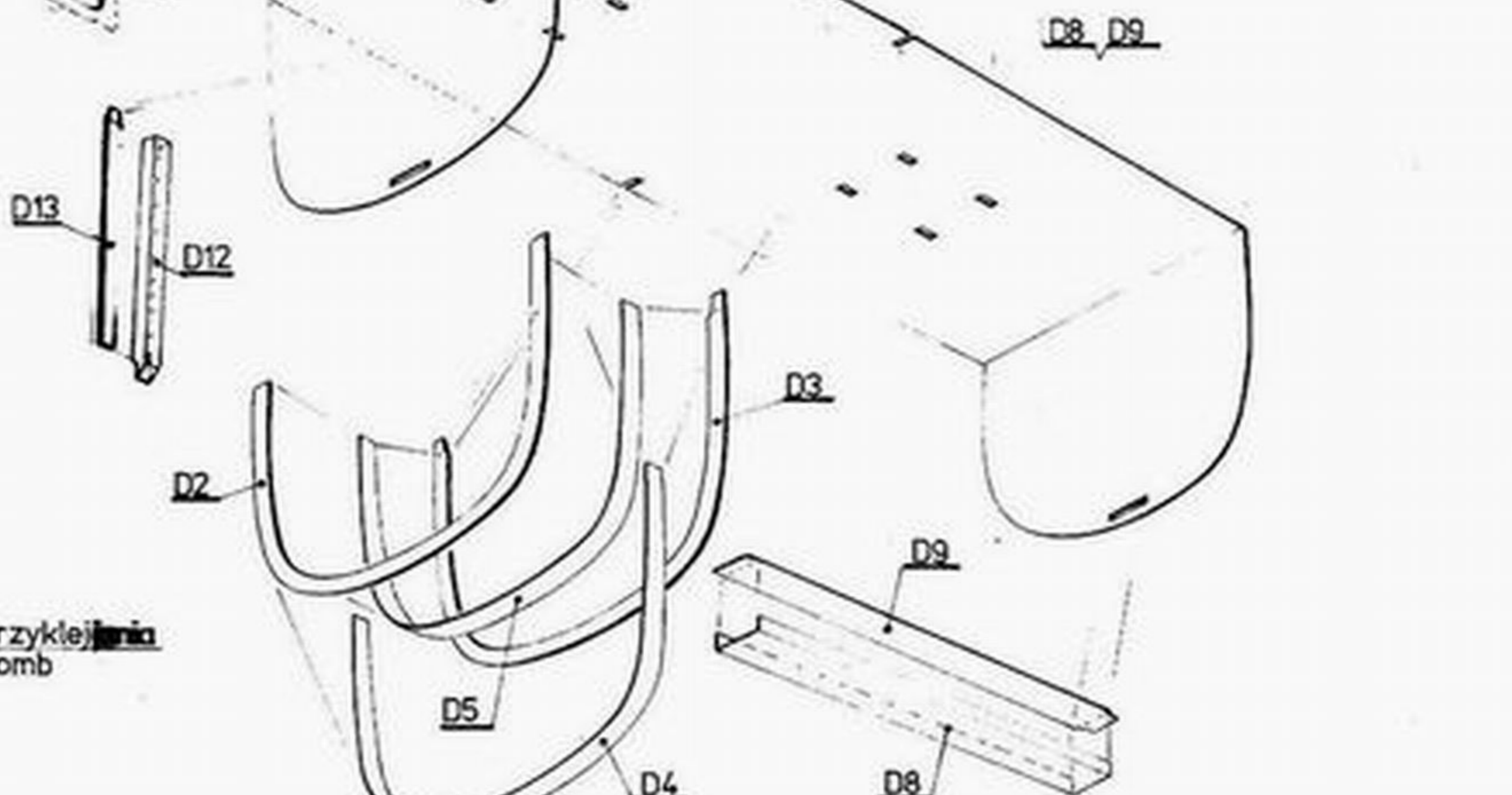
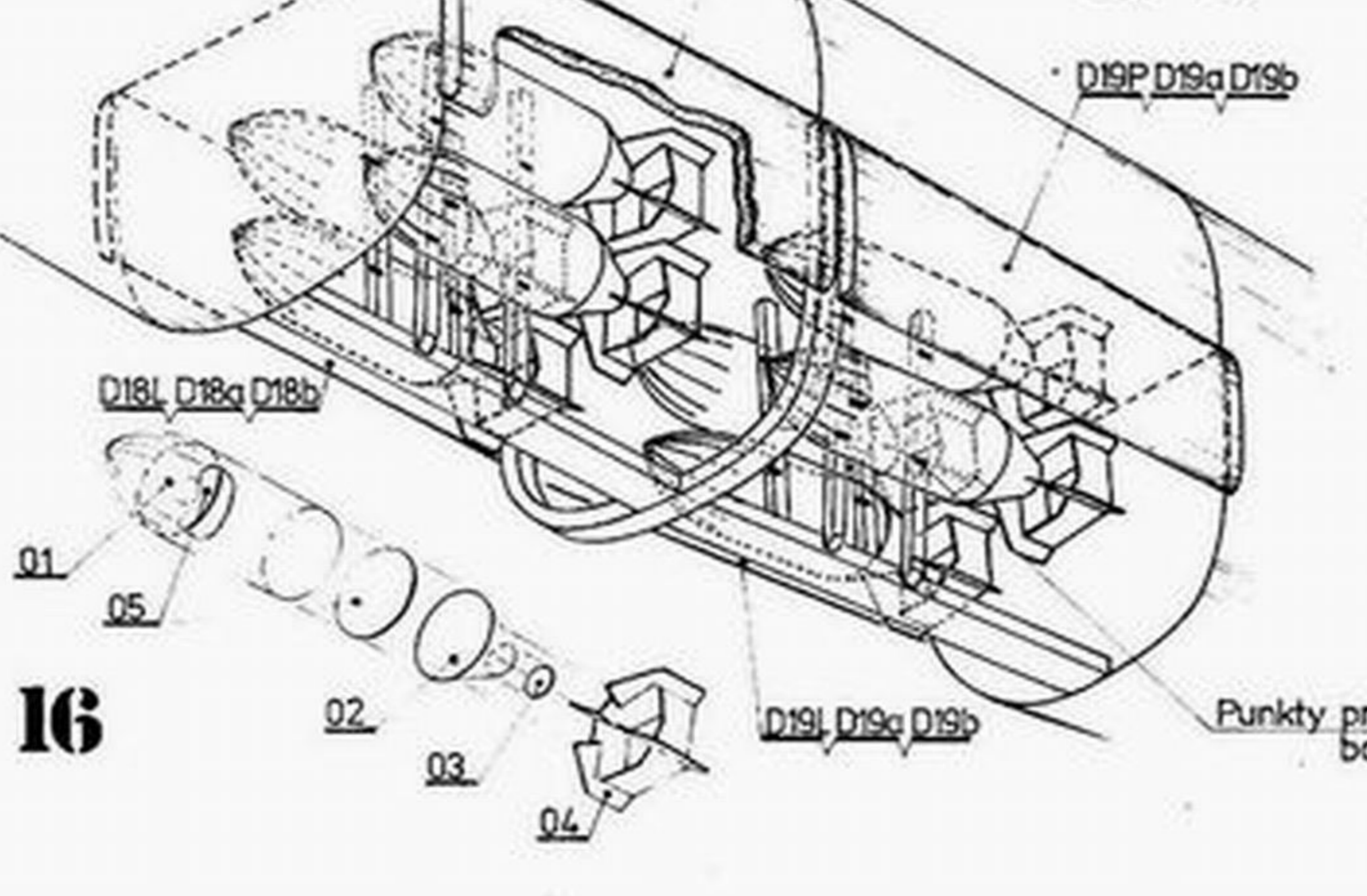
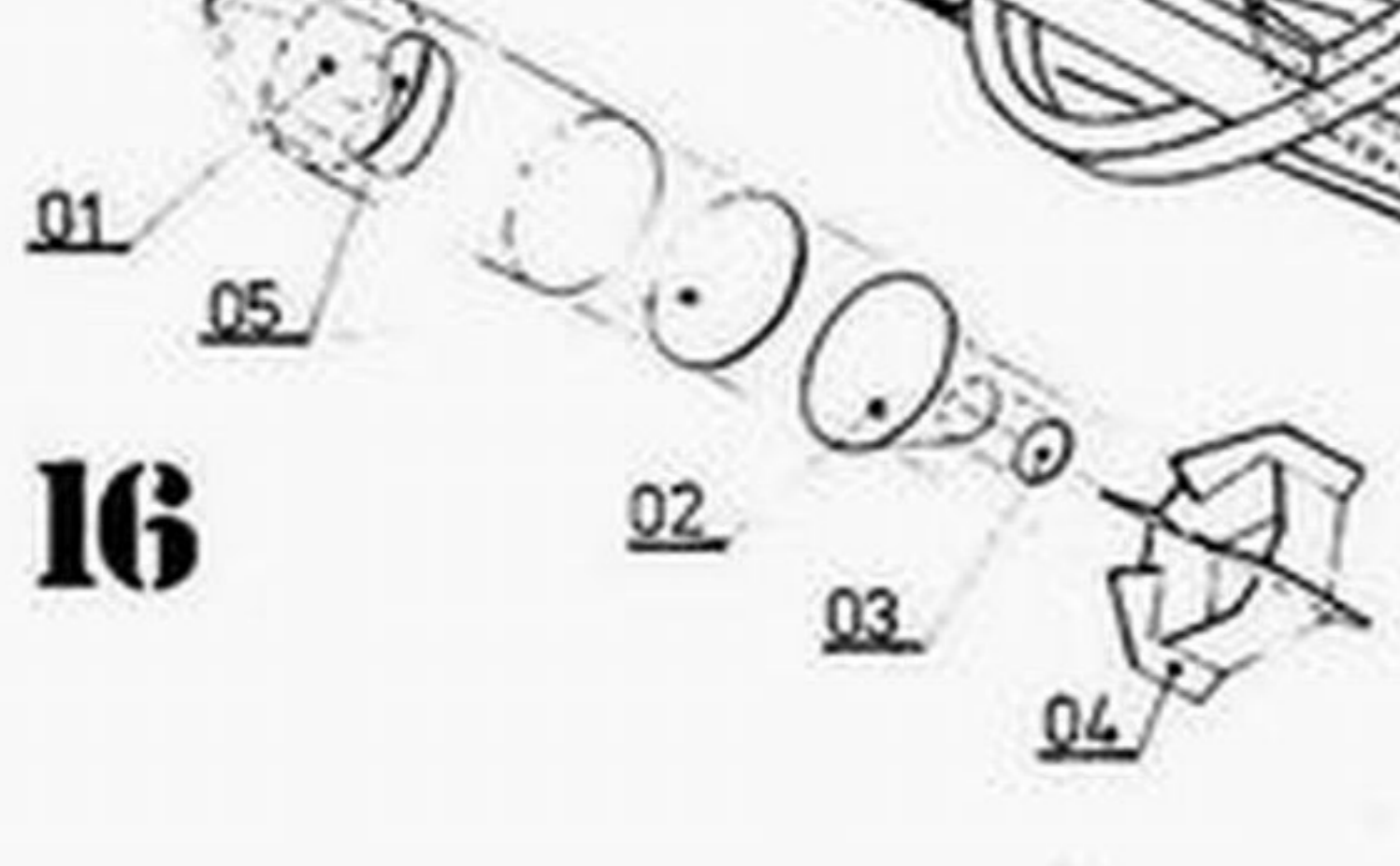
19



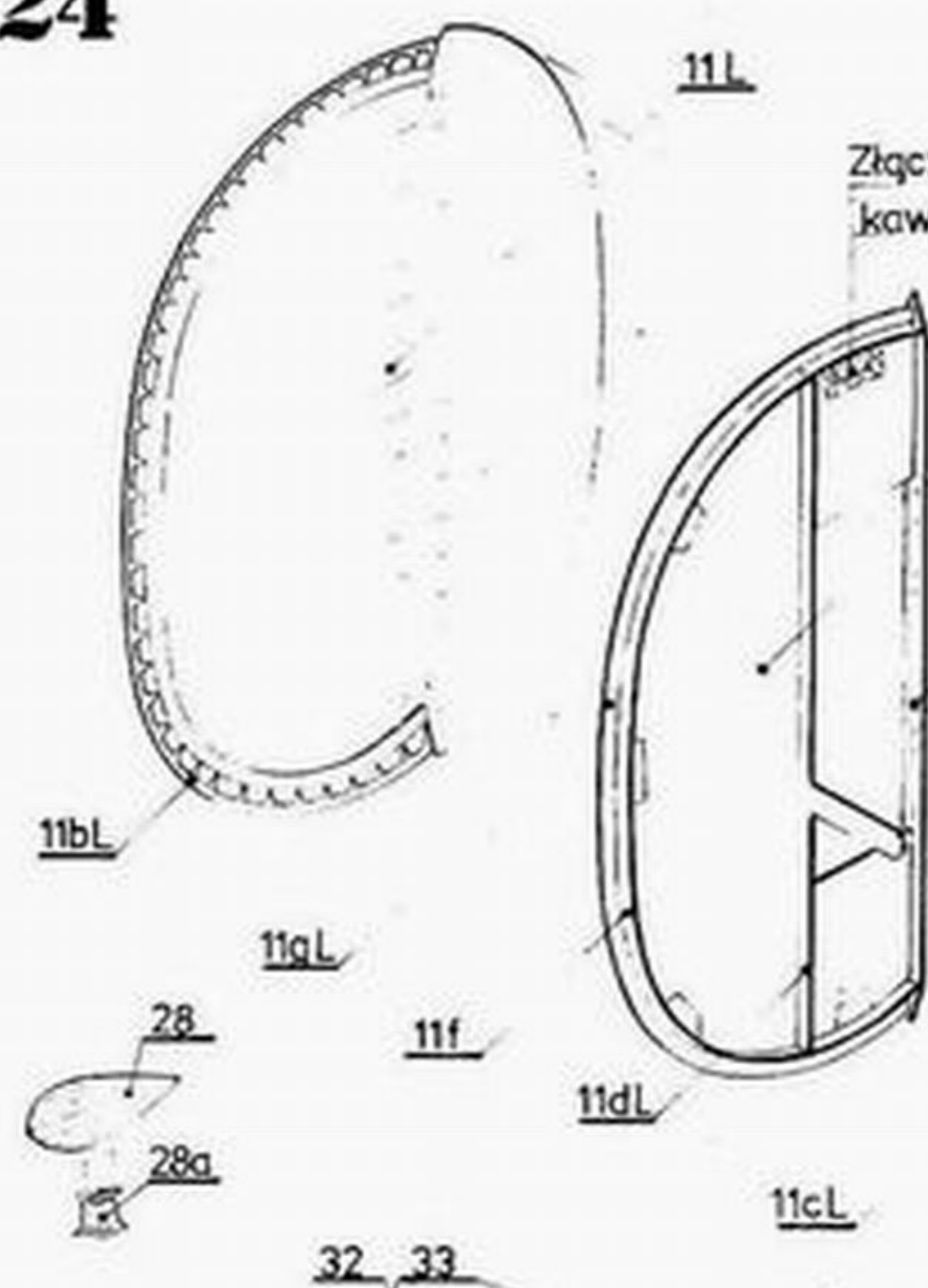
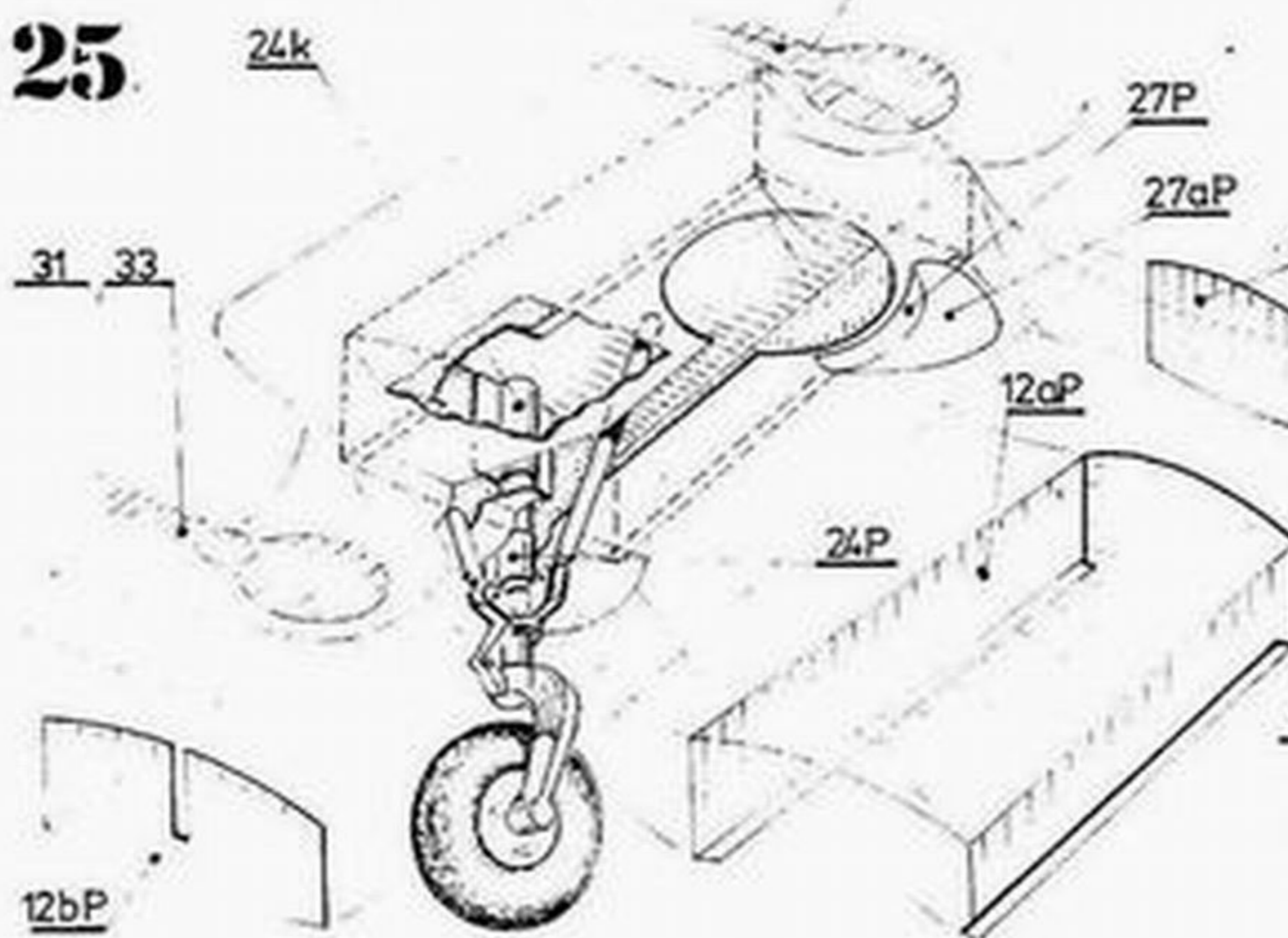
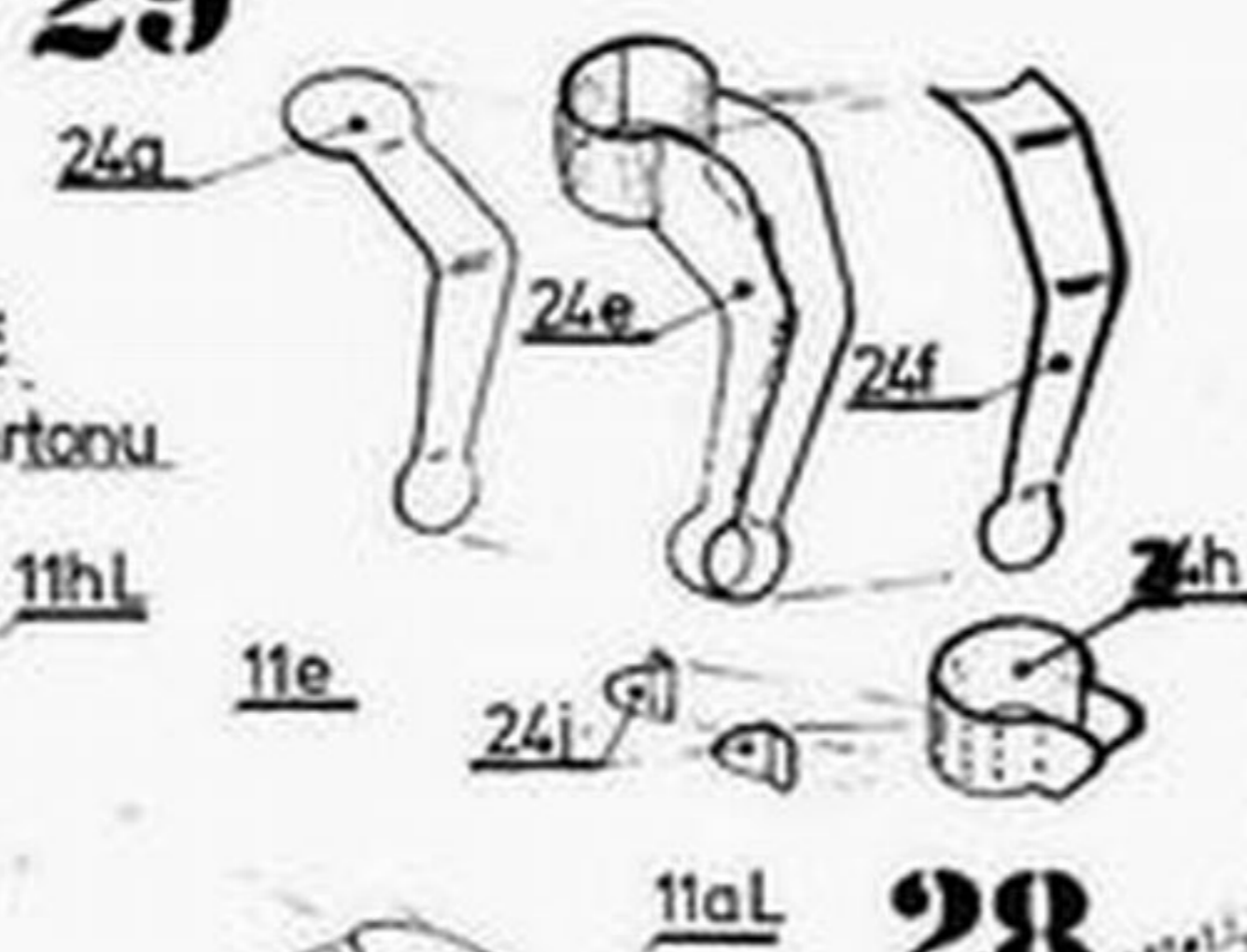
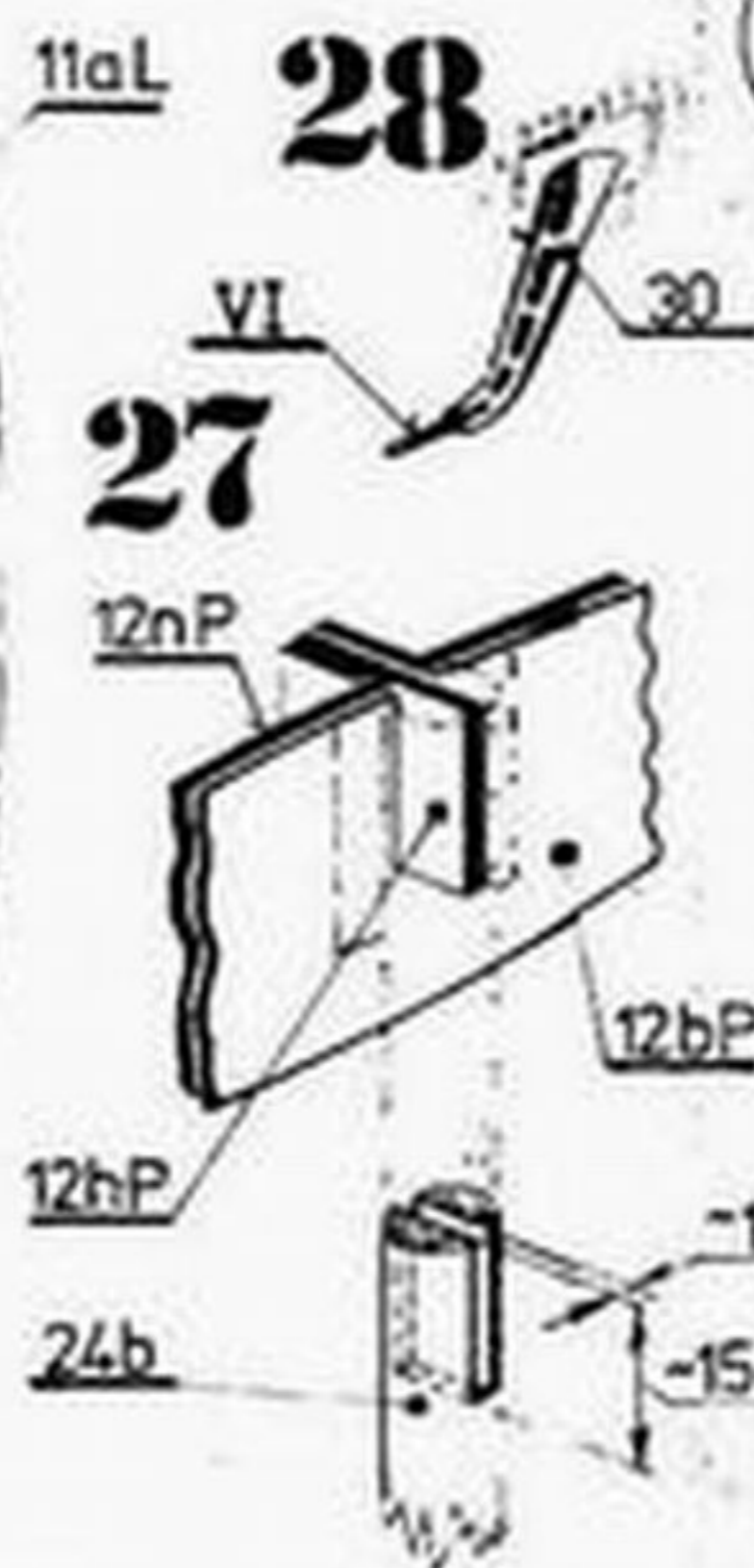
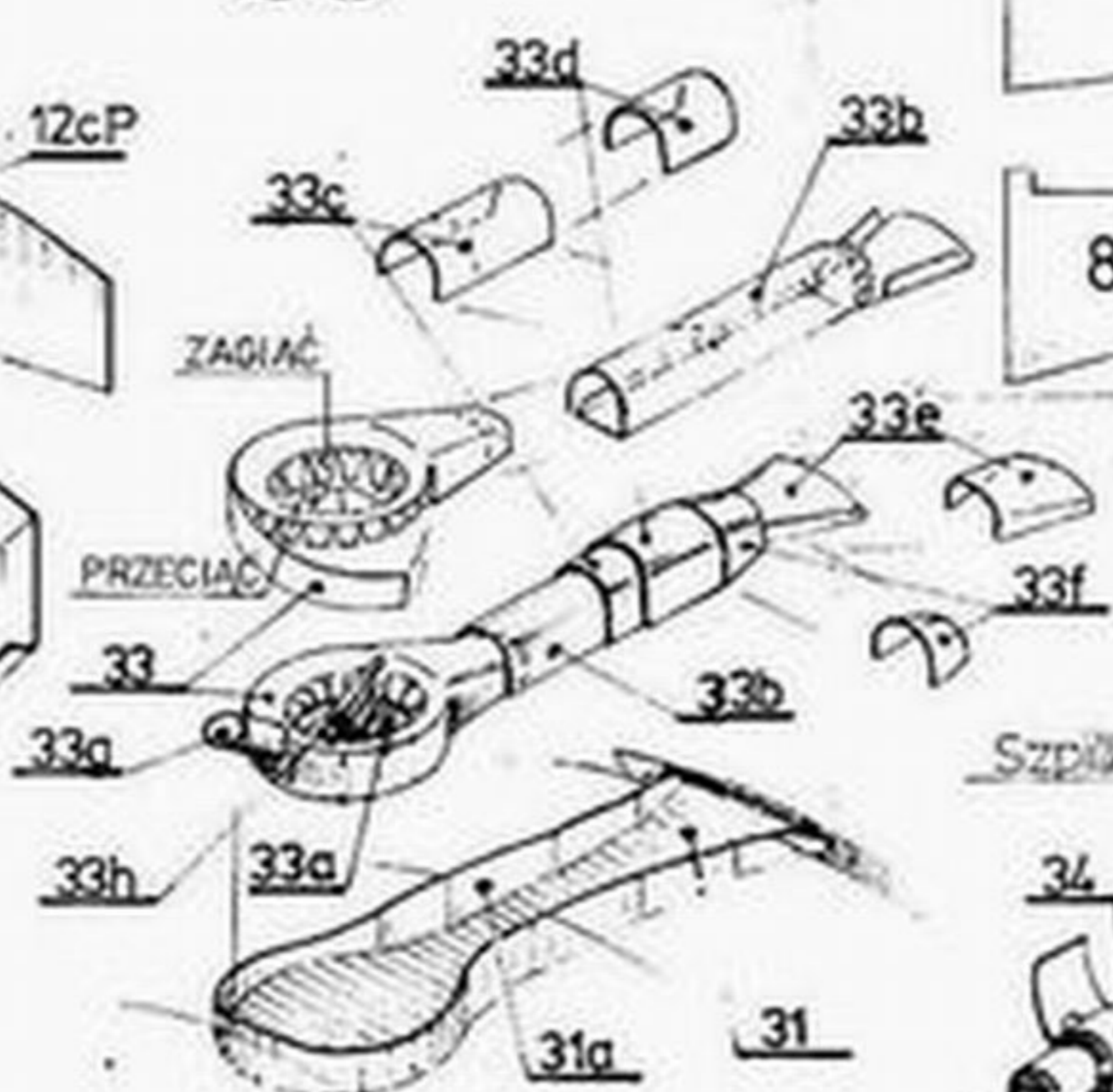
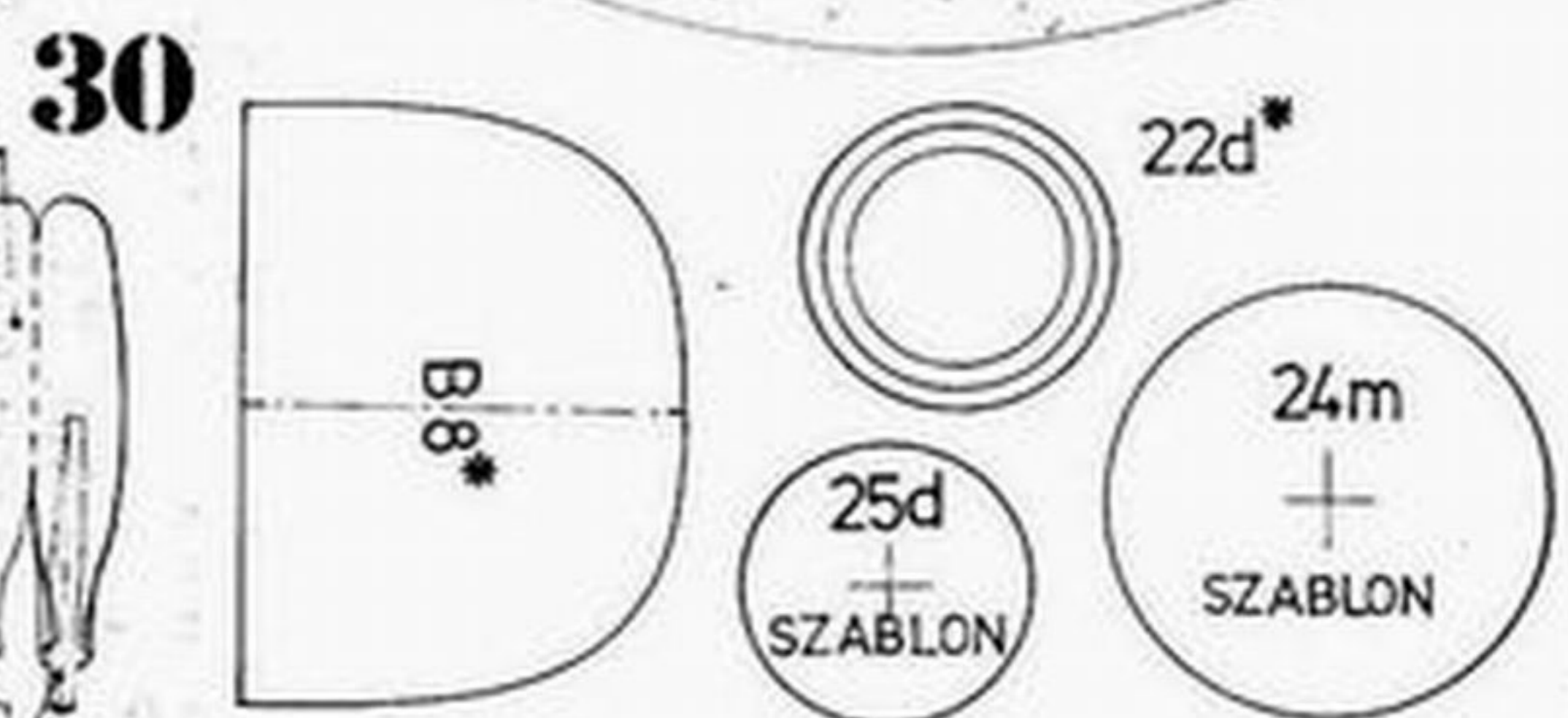
23



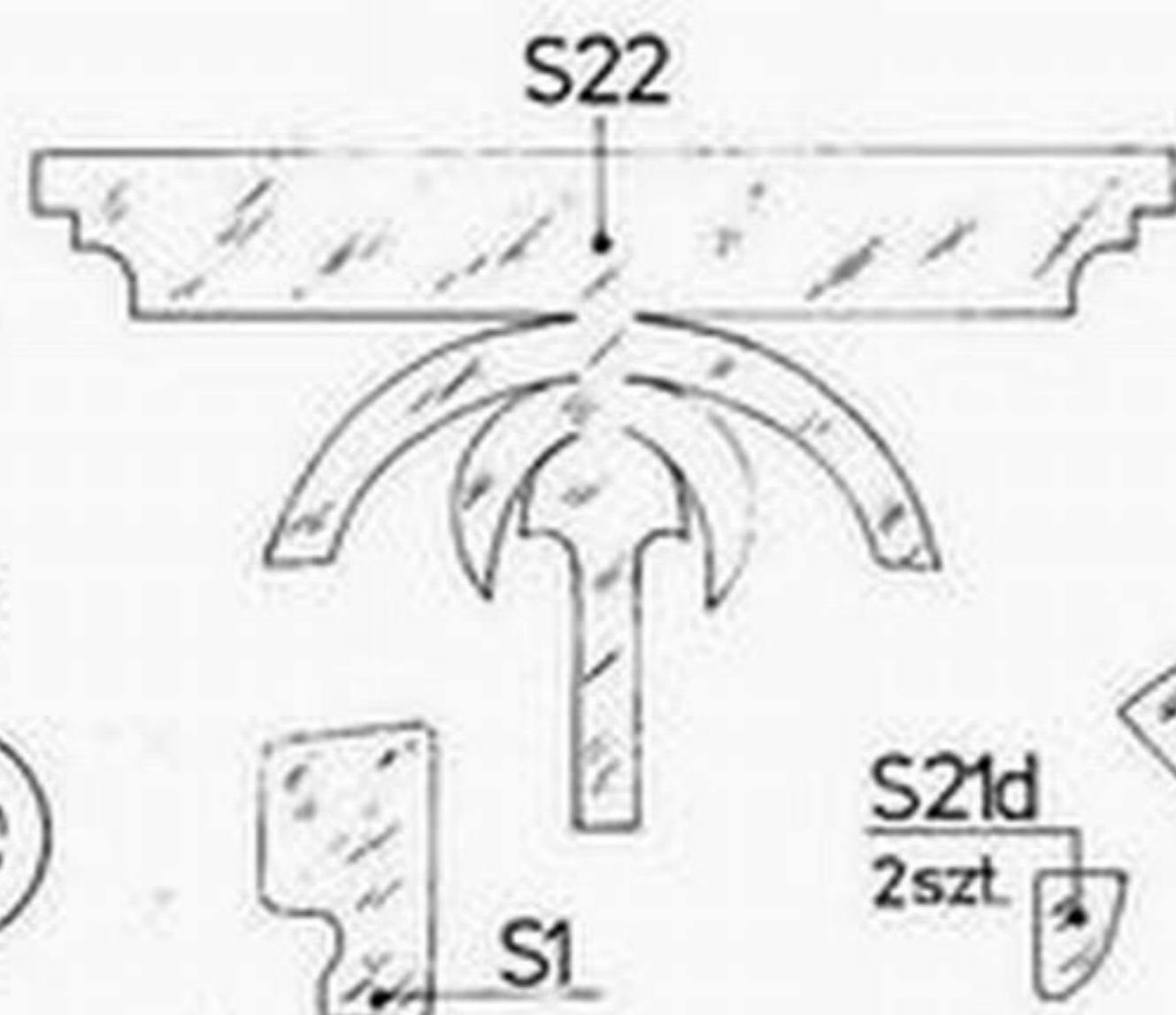
3**4****2**

12**17****13****15****14****18****16**

Punkty przyklej bomb

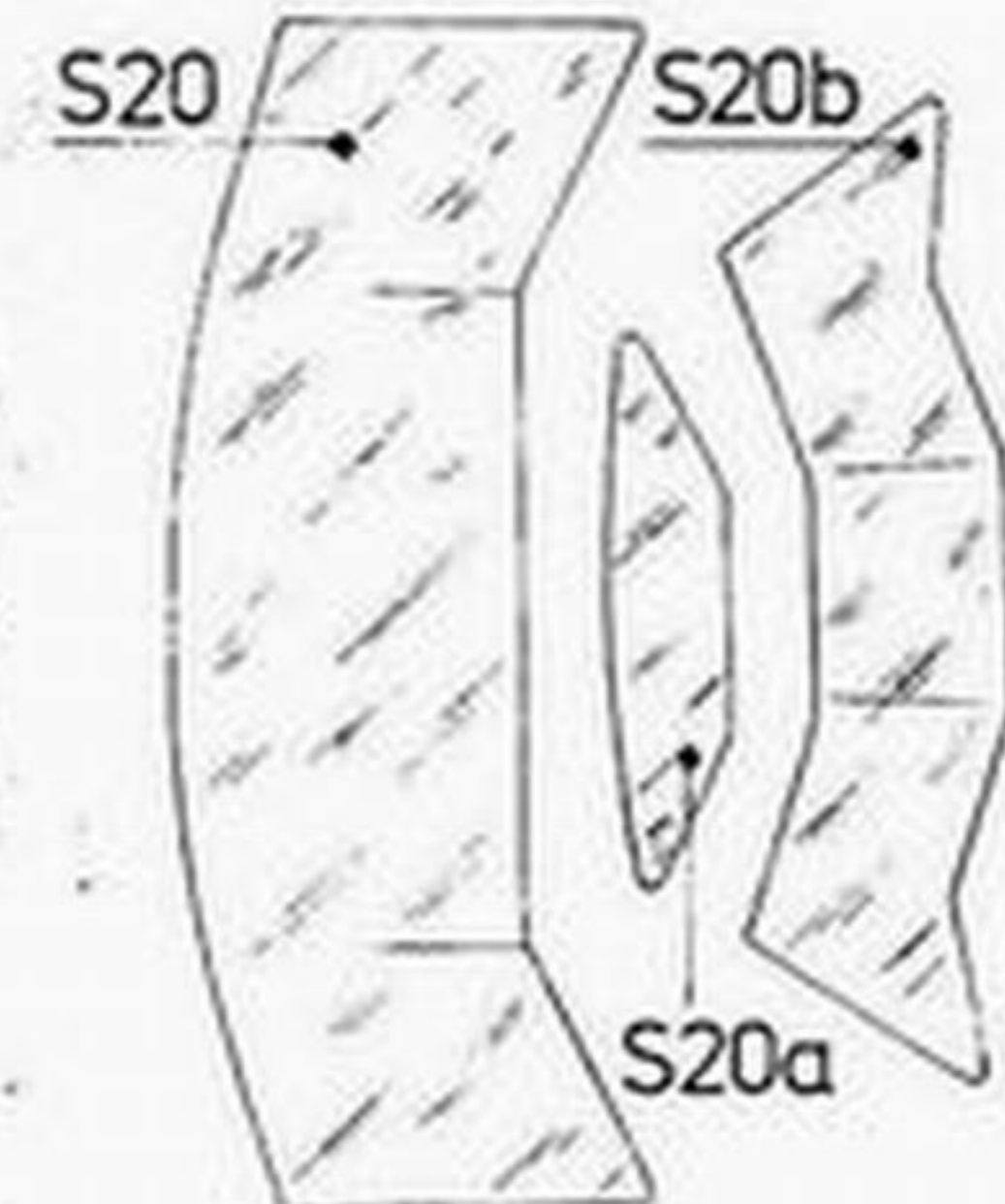
24**25****29****28****26****30**

Złącza zakleić kawałkami kartonu.

S21d
2szt.

S21c 2szt.

S21

S19c
2szt.

S19b

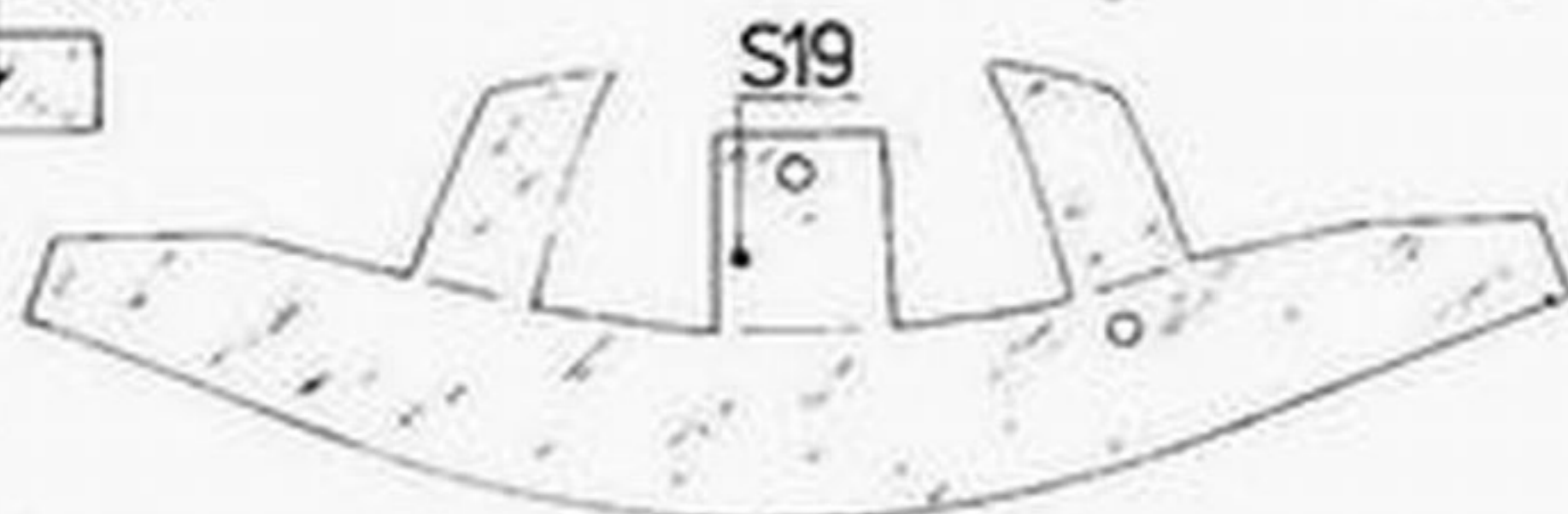
S19a

S19e
2szt.

S19d 2szt.

S36 10szt.

S19



CIEŻKI SAMOLOT BOMBOWY CONVAIR B-24 „LIBERATOR”

Spośród ciężkich bombowców okresu II Wojny Światowej samoloty B-24 LIBERATOR stanowiły najliczniejszą grupę. Co więcej LIBERATOR okazał się najliczniej wyprodukowanym samolotem bojowym w Stanach Zjednoczonych w okresie wojny.

Samolot został zaprojektowany przez inż. J. M. Laddona. Prototyp X3-24 oblatano w dniu 29.12.1939 roku. Wysokie walory bojowe konstrukcji sprawiły, że Wytwórnia Convair otrzymała błyskawiczne zamówienia: z USAAF na 7 sztuk serii informacyjnej XB-24 i 34 sztuki B-24A, z Francji na 120 sztuk wersji LB-30 i z Wielkiej Brytanii na 165 sztuk wersji LIBERATOR MK I. Po upadku Francji zamówienie zostało przejęte w całości przez Anglików. Po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny LIBERATORY były produkowane w dużych ilościach dla USAAF. Kolejne wersje, modyfikowane i poprawione (B-24A, XB-24B, B-24C) budowane w pojedynczych lub kilku egzemplarzach stały się podstawą do uruchomienia wielkoseryjnej produkcji wersji B-24D, E, G, H, J, L, M na zamówienia USAAF i dla lotnictwa RAF.

Podczas wojny lotnictwo brytyjskie otrzymało łącznie 1964 LIBERATORÓW w następujących wersjach:

- LIBERATOR I (amerykańskie oznaczenie LB-30A, LB-30, B-24B) - samolot w wersji rozpoznawczej GR, pasażerskiej dla BOAC i transportowej.
- LIBERATOR II (B-24) - rozpoznawczy GR II, bombowy B II pasażerski i transportowy. Dostarczono RAF 159 egzemplarzy w tej wersji.
- LIBERATOR III i IV (B-24D) - rozpoznawczo-patrołowy do zwalczania okrętów podwodnych GR III/IV plus bombowy B III. Dostarczono 260 sztuk.
- LIBERATOR V - modyfikacja wersji LIBERATOR III, ze wzmocnioną aparaturą do wykrywania Ubootów i powiększonym zasięgiem. Dostarczono 122 sztuki.
- LIBERATOR VI - (B-24H i B-24J) - samolot bombowy B IV i samolot rozpoznawczy GR IV. Był to pierwszy wariant z przednią wieżą obrotową. Dostarczono 390 sztuk, samolotów tej wersji.
- LIBERATOR C VII - (C-87) samolot pasażerski i transportowy.
- LIBERATOR VIII - (B-24G) samolot rozpoznawczo-patrołowy GR VIII.

Łącznie w samoloty B-24 „LIBERATOR” różnych wersji uzbrojono 12 dywizjonów COASTAL COMMAND, 28 dywizjonów BOMBER COMMAND oraz dywizjony lotnictwa transportowego i specjalnego przeznaczenia. W służbie lotnictwa amerykańskiego i brytyjskiego B-24 były użyte na wszystkich frontach II Wojny Światowej LIBERATORY operowały nad Atlantykiem. Morzem Śródziemnym i Pacyfikiem brały aktywny udział w operacjach powietrzno-morskich na licznych wyspach i archipelagach Południowego i Środkowego Pacyfiku, były też użyte w nalotach bombowych na Niemcy od 1943 roku.

Samoloty B-24 „LIBERATOR” wchodziły również w skład uzbrojenia Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Jediną polską jednostką posiadającą na wyposażeniu B-24, była 301 Eskadra Specjalnego Przeznaczenia wchodząca jako eskadra „C” w skład dywizjonu 138. Jednostka ta stacjonowała w Anglii i specjalizowała się w zrzutach zaopatrzenia bojowego dla walczącego podziemia oraz przetrzucaniu niewielkich grup lub pojedynczych spadochroniarzy. Zrzuty takie dokonywano i w Polsce, dokąd lot trwał najdłużej. Pod koniec 1943 roku eskadra ta została przemianowana na samodzielną polską 1586 Eskadrę Specjalnego Przeznaczenia.

B-24 „LIBERATOR” jest związany z historią Polski nie tylko poprzez staż bojowy w polskich jednostkach lotniczych. Okoliczności tragedii w Gibraltarze, w której zginął gen. Władysław Sikorski wiążą się z tym samolotem. Gen. Sikorskiemu na czas podróży w czerwcu 1943 roku oddano do dyspozycji LIBERATOR II o numerze seryjnym AL 523 z dywizjonu 511. Pierwszym pilotem i dowódcą załogi był Czech kapitan Prechal. W drodze powrotnej z Bliskiego Wschodu LIBERATOR II AL 523 zatrzymał się dla uzupełnienia paliwa na lotnisku w Gibraltarze. Po starcie w dniu 4 lipca 1943 roku o godz. 23.07 samolot osiągnął wysokość 50 metrów, a następnie raptownie przeszedł w lot nurkowy. Po przeleceniu kilkuset metrów wpadł do morza w odległości około 600 metrów od brzegu. W katastrofie tej zginął Naczelnny Wódz i Premier Rządu Emigracyjnego w Londynie gen. W. Sikorski oraz towarzyszące mu osoby i załoga. Uratował się tylko jeden człowiek i pilot kpt. Prechal. Przyczyny katastrofy Liberatora II AL 523 nie zostały do dzisiaj wyjaśnione i stanowią one do dziś jedną z nie zbadanych kart historii II Wojny Światowej.

Dane techniczno-taktyczne:

Konstrukcja: całkowicie metalowy górnopłat z podwójnym usterzeniem kierunku, kadłub miał konstrukcję półskorupową, wielogąsiennicową. Skrzydła dwudźwigarowe charakteryzujące się bardzo dużym wydłużeniem, podwozie trójkołowe, chowane.

Napęd: cztery gwiazdowe 14-cylindrowe silniki Pratt Whitney Twin Wasp: R-1830-43, R-1830-65 lub też R-1830-90 o mocy startowej 883 kW (1200 KM). Śmigła metalowe, trójpłatowe Hamilton Standard Hydromatic.

Uzbrojenie: (zależne od wersji) do 4 ruchomych stanowisk strzeleckich po 2 sprzężone karabiny maszynowe kal. 12,7 mm, 3 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm i ładunek bomb do 5800 kg.

Te dane dotyczą wersji B-24D

Załoga: 8-10 osób.

Rozpiętość: 33,52 m

Długość: 20,22 m

Wysokość: 5,5 m

Powierzchnia nośna: 97,36 m²

Ciężar własny: 15422 kg

Ciężar całkowity: 28800 kg (z ładunkiem 2268 kg bomb)

Prędkość maksymalna: 488 km/h na wysokości 7620 m

Prędkość przelotowa: 322 km

Pułap: 9700 m

Zasięg maksymalny: 3700 km, z ładunkiem 2268 kg bomb

Wersje specjalnego przeznaczenia miały zasięg zwiększony do 5500 km

Model samolotu B-24 „LIBERATOR” został opracowany w skali 1:33 na podstawie materiałów zamieszczonych w następujących publikacjach:

- No 80 z serii AIRCRAFT IN ACTION z wydawnictwa Squadron/Signal USA
- No 11 z serii AERODATA INTERNATIONAL
- planów samolotu w SCALE MODELS - Wielka Brytania.

Uwaga:

1. Model należy do trudnych i pracochłonnych wymaga dużej dokładności wykonania.
2. Stosujemy zasadę pasowania części „na sucho” przed ich sklejeniem.
3. Części oznaczone literą L sklejaemy jak części oznaczone literą P.
4. Przed sklejeniem należy dokładnie zapoznać się z planem ogólnym modelu i rysunkami montażowymi.
5. Części oznaczone * (gwiazdką) należy nakleić na tekturę o gr. 0,8-1 mm.
6. Model opracowany jest w dwóch wykonaniach:
wyk. 1 - normalne klasyczne
wyk. 2 - z otwartą korą bombową.

Budowa:

Budowę modelu rozpoczynamy od sklejanie kadłuba. Dokładnie posługujemy się planem ogólnym modelu i rysunkami montażowymi. Każdy rys. montażowy oznaczony jest „tłustą” cyfrą od 1 do 30 i stanowi pewien zespół z numeracją części końcowych do jego wykonania. Części wchodzące w wyposażenie fragmentów wnętrza kadłuba oznaczono literami A, B, C i D.

W przypadku budowy modelu w wykonaniu 1-ym klasycznym, wszystkie części oznaczone literą D, jak również rys. montaż. oznaczone tłustą cyfrą 12, 13, 14, 15 i 16 wypadają z kręgu naszego zainteresowania i nie podlegają wykonaniu. O dalszej kolejności budowy modelu, jego zespołów i elementów decyduje wykonawca.

W celu prawidłowego wykonania modelu ograniczę się do kilku niezbędnych uwag:

- a) Przy budowie w wykonaniu drugim z otwartą komorą, bombową należy; wręgi 4a, 4b, 5a, 5b i części nr 4 i 5 w miejscach oznaczonych „?” odciąć, według rys. montaż. nr 12.
- b) Oszklenia wykonać ściśle według szablonów oznaczonych literą S podanych dla ułatwienia wykonania w naturalnej wielkości modelu.
- c) Pomalować na szary kolor odwrotną stronę następujących części: 19a, 19b, 19cL, 19cP, 19dL, 19dP, 19eL, 19eP, 20, 20d, 20b, 21a, 21b.
- d) Gondole podwozia głównego wykonujemy w obowiązującej kolejności: cz. 12aP, 12bP i 12cP wkleić w kratownicę wykonaną z cz.: 12KP, 12LP, 12nP i 12pP, dopiero teraz oklejamy cz. 12P.
- e) Końcowy retusz wykonujemy wzorując się na kolorowej okładce.

Opracowanie graficzne i opisowe: Tadeusz Grzelczak - Łódź

Okładka: Zbigniew Kolacha - Zawiercie

WYDAWCA: FLY MODEL - Wojciech Kowalczyk

09-500 Gostynin skr. poczt 50

Identyfikator 610048760

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
PRZEDRUK FRAGMENTÓW LUB CAŁOŚCI
JEDYNIEM ZA ZGODĄ FLY MODEL

S. W. W. 2712-2

ZAŚWIADCZENIE W. U. S. PŁOCK NR KO-1210-20

Z DNIA 18. 01. 1995

FLY MODEL

Wojciech Kowalczyk

09-500 Gostynin

tel. (0-418) 68-00 od 8⁰⁰ - 18⁰⁰

skr. pocztowa 50

