

MESSERSCHMITT Me 1101 B

Fly Model®

Nr 80

ISSN 1233-9423

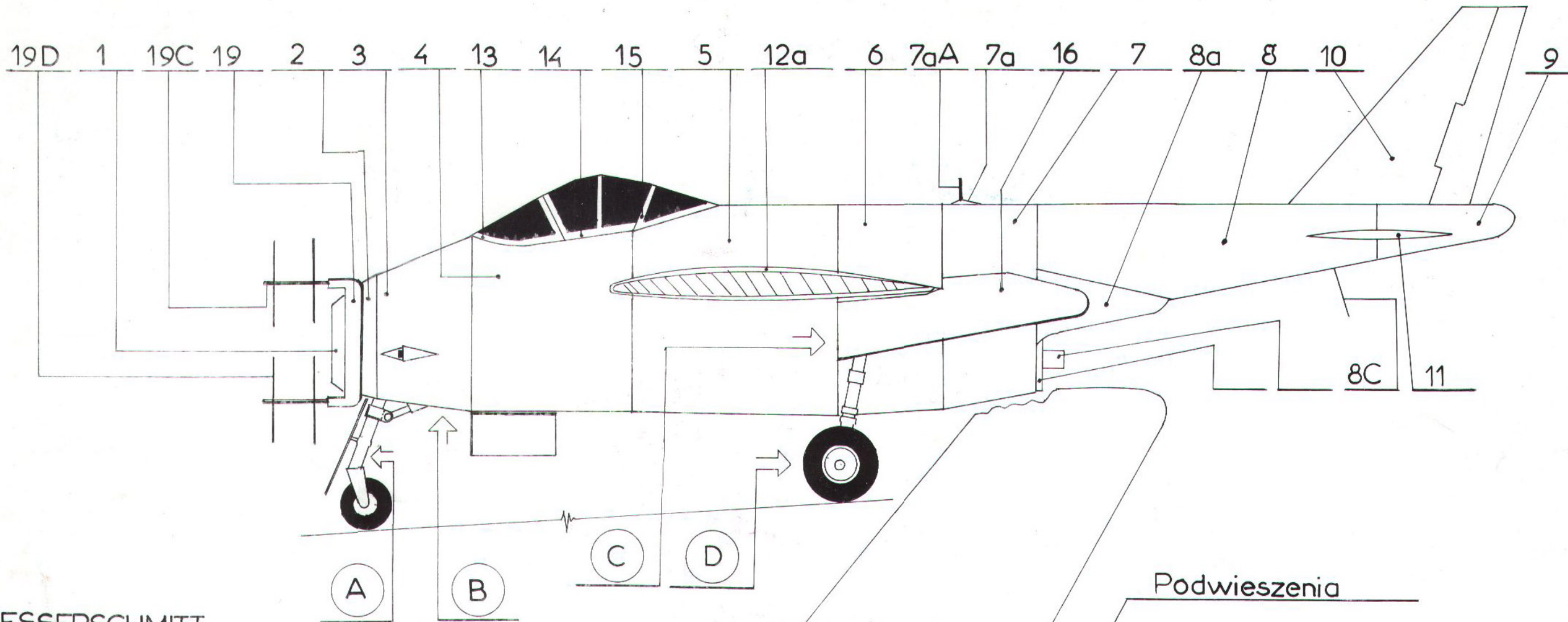
WYDANIE I

MODEL
KARTONOWY

1:33



citibiz



MESSERSCHMITT
Me 110B

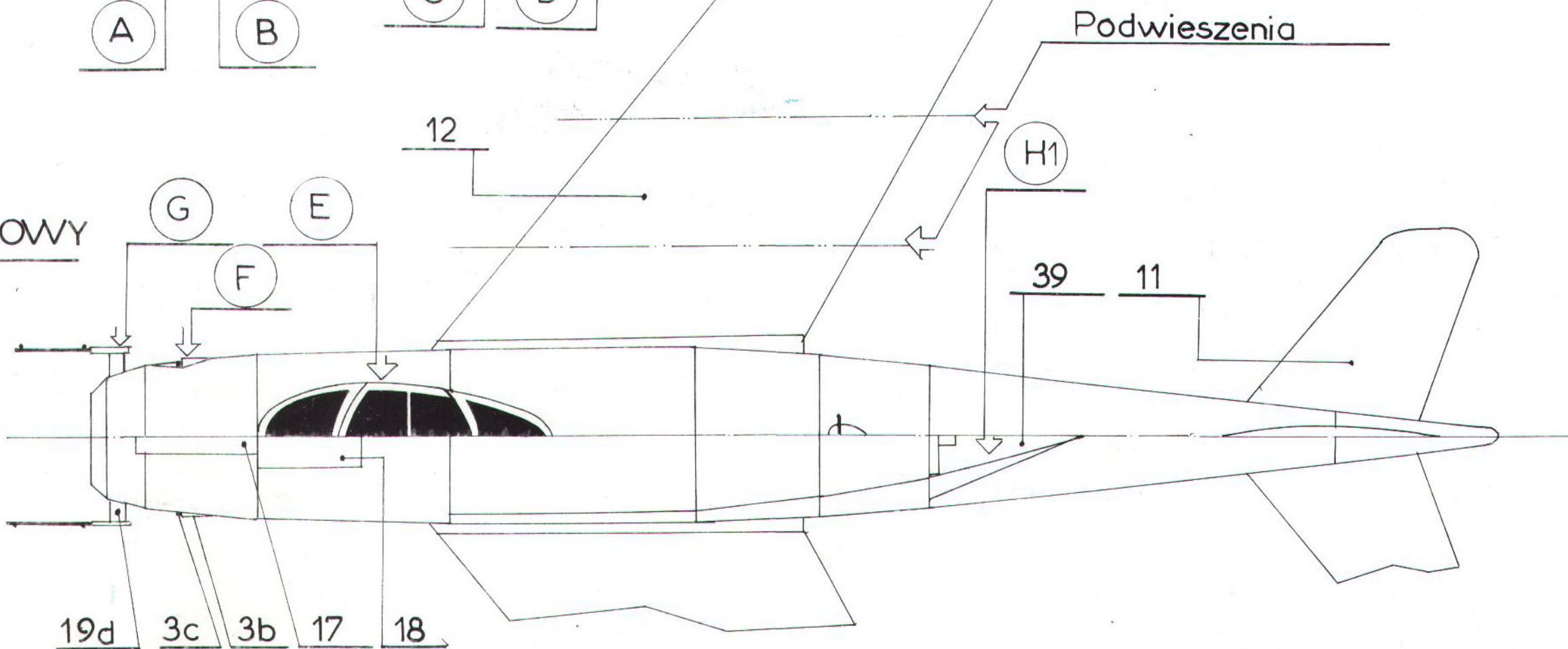
wersja:
NOČNY SAMOLOT
MYŚLIWSKO-BOMBOWY

WYMIARY MODELU:

Długość 290mm

Rozpiętość 250 mm

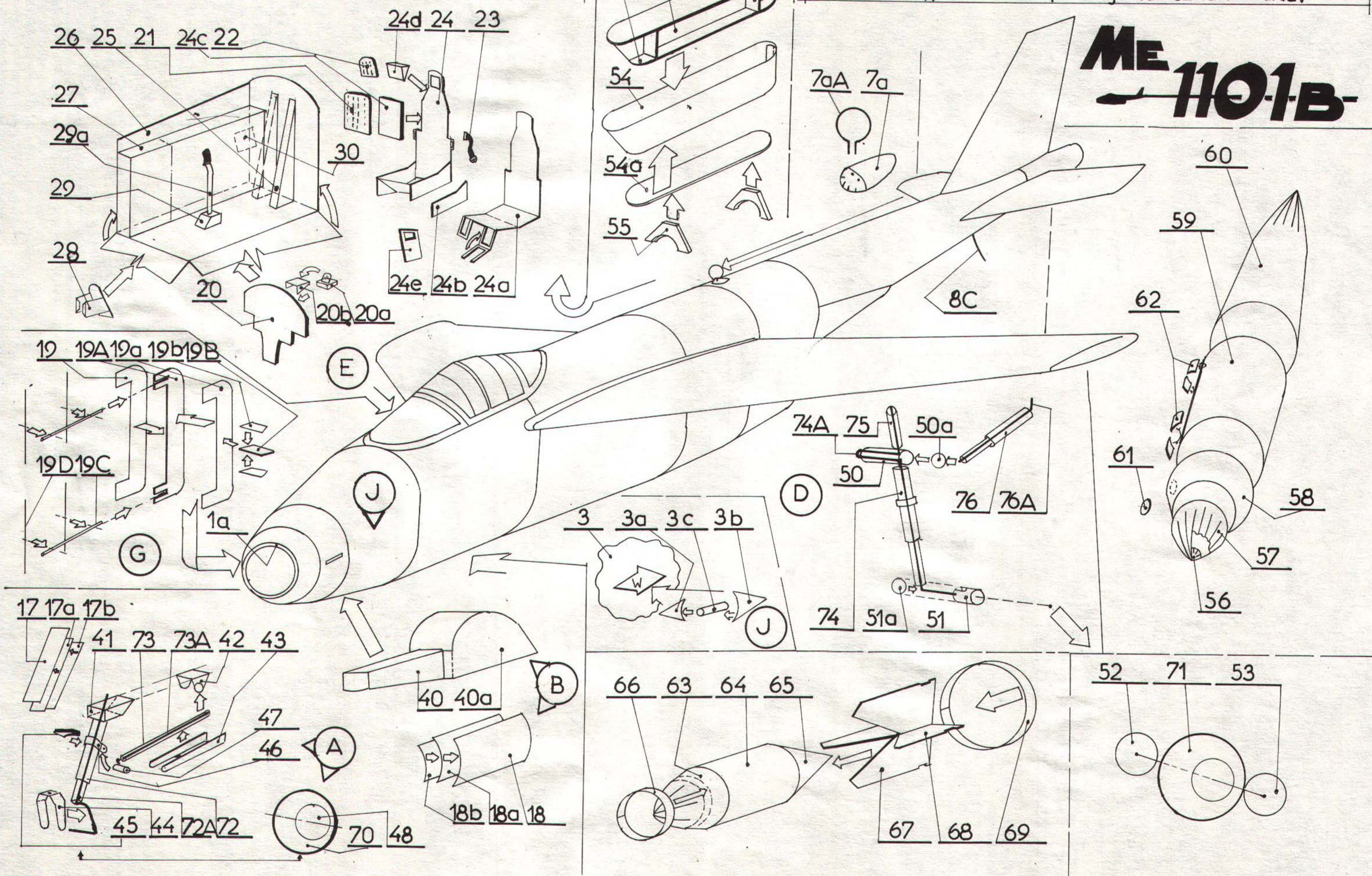
Wysokość 110 mm

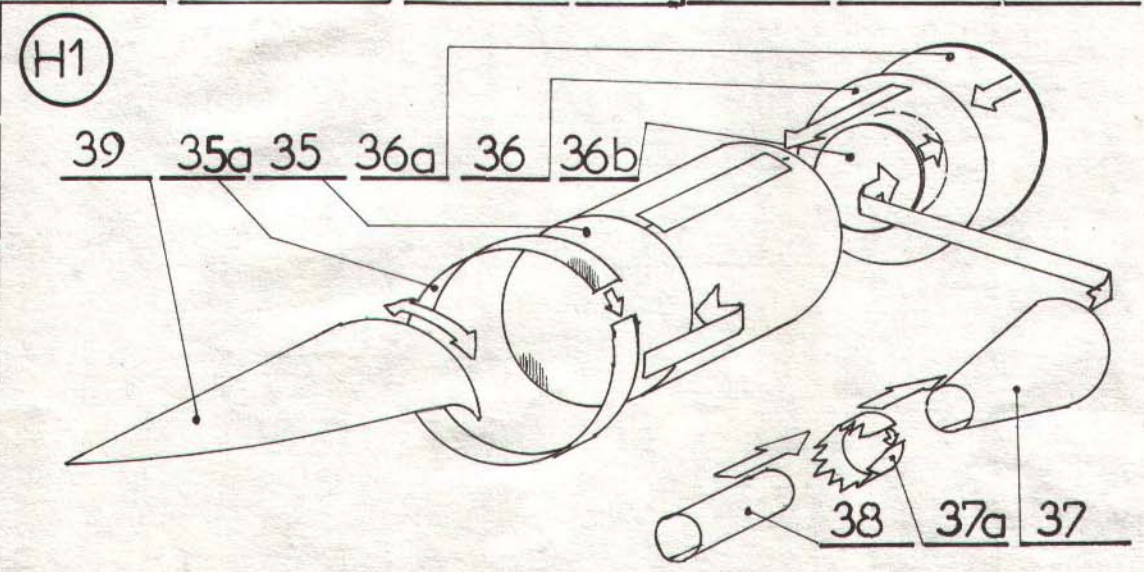
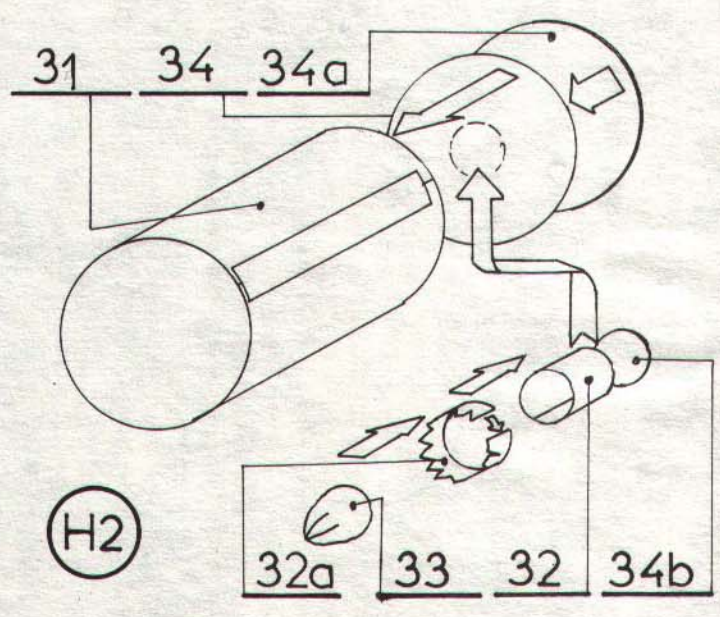
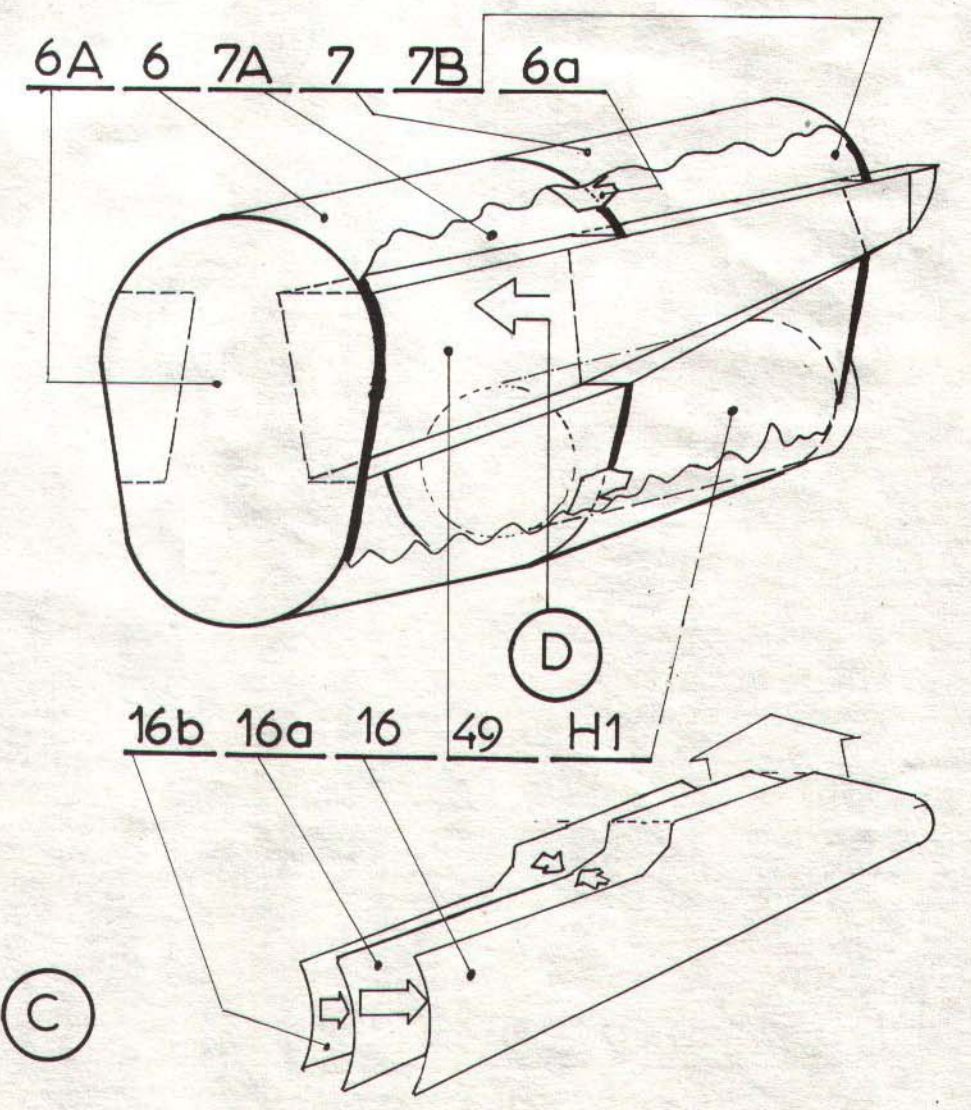
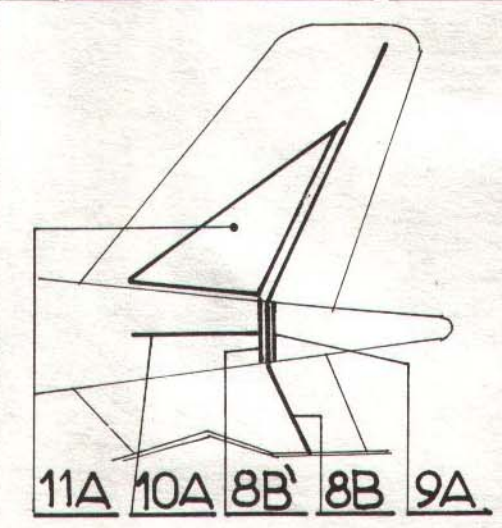
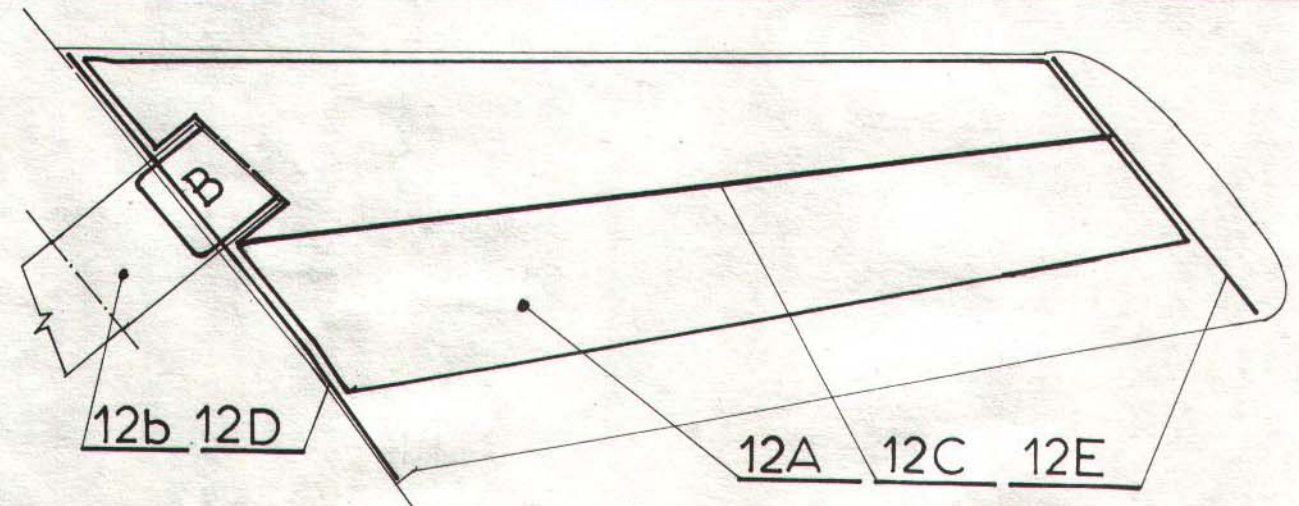
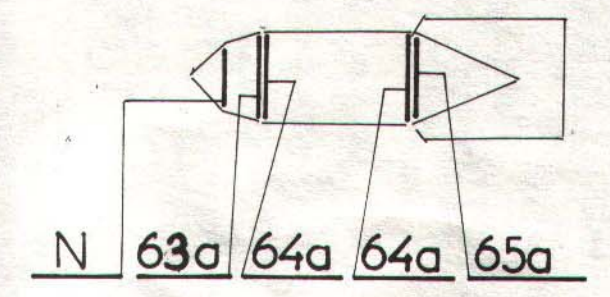
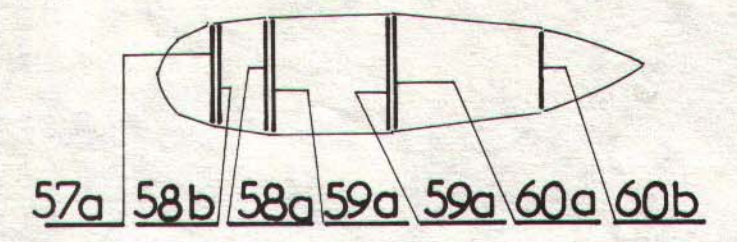
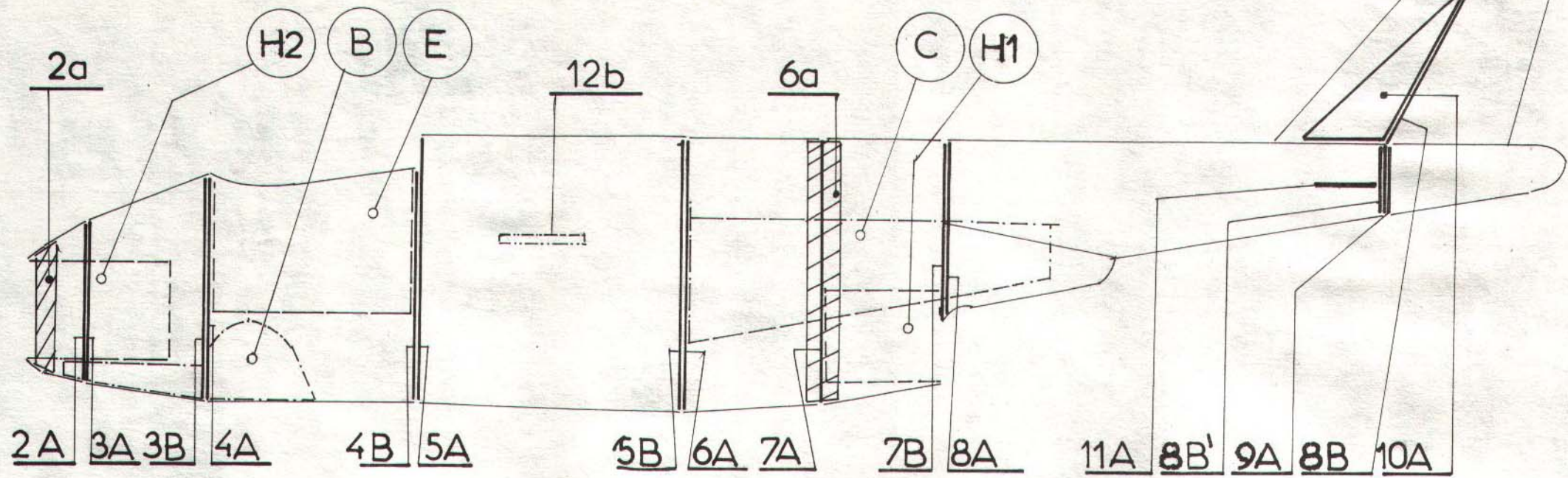


Model można wykonać w wersji: w locie / z schowanym podwoziem.

UWAGA! DLA OSÓB CHCĄCYCH WYKONAĆ PROTOTYP: Me P.1101 - cały samolot w barwie metalu, bez: radaru, podwieszonych uzbrojenia i oznakowania.

ME 1101-B





MESSERSCHMITT Me 1101 B

Ważne wynalazki i odkrycia niejednokrotnie z wielkim trudem i powoli torują sobie drogę do zastosowania w praktyce. Przykładem może być historia samolotu Messerschmitt P. 1101 myśliwca ze skośnymi skrzydłami.

Już w 1935 roku aerodynamik Busemann wygłosił publiczny odczyt o możliwościach uniknięcia oporu falowego (występującego przy prędkościach bliskich prędkości dźwięku) przez ustawienie płatów nośnych skośnie do kierunku lotu.

Dopiero dwa lata później inny aerodynamik niemiecki Betz rozpoczął w instytucji DVL modelowe próby dla potwierdzenia teorii Busemanna (w innych państwach teoria ta nie wywołała w ogóle zainteresowania).

Wyniki badań były obiecujące, ale dopiero po ponad czterech latach inż. Voigt, główny konstruktor zakładów Messerschmitta, rozpoczął w 1942 roku pracę nad projektem P. 1101 ze skośnym skrzydłem. Prace projektowe zawisły, jednak w próżni, gdyż...RLM nie przewidywała wówczas w ogóle samolotów odrzutowych jednosilnikowych. Wymagania dla jednosilnikowego myśliwca odrzutowego pojawiły się dopiero w drugiej połowie 1944 roku i we wrześniu tegoż roku rozpoczęto budowę prototypu według projektu P. 1101.

Miał to być jednomiejscowy, jednosilnikowy, wolnonośny średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej. Płat o obrysie trapezowym bez wznosu, miał skos 40 na krawędzi natarcia i był wyposażony w ruchome sloty oraz klapy. Klasyczne usterzenie miało podobny skos. Kadłub - z umieszczoną nad krawędzią natarcia płata kabiną pilota z dwuczęściową, kropłową owiewką ze szkła organicznego - miał charakterystyczny kształt. Sprawił to czołowy wlot powietrza do silnika odrzutowego z przodu i podcięta, belkowa część tylna pełniąca rolę wspornika usterzenia. Całkowicie wciągane w locie podwozie trójkątowe, z kołem przednim, miało główne zespoły wciągane w boki kadłuba, co bardzo ograniczało rozstaw kół. Silnik odrzutowy umieszczony był pod płatem. Był on zasilony powietrzem przez krótki kanał wlotowy przebiegający pod kabiną pilota. Wylot gazów następował bezpośrednio (bez rury przedłużającej).

W pierwszej fazie prób miał być zastosowany silnik Jumo 004B o ciągu 9 kN, który później miał być zastąpiony mocniejszym silnikiem Heinkel-Hirth 109-011 o ciągu 13 kN. Prototyp nie miał być uzbrojony. Gdy oddziały US Army wkroczyły do Oberammergau w marcu 1945 roku znalazły prototyp niemal ukończony. Przewieziony do USA, po dłuższej przerwie został przez zakłady Bell przebudowany na samolot doświadczalny do badania skośnych płatów Bell X-5 i oblatany 20 czerwca 1951 roku.

Konstrukcja Me P. 1101 wywarła wpływ na konstrukcje powojenne m. in. MiG-15, F-86 „Sabre” (nawiasem mówiąc obie konstrukcje powstały przy mniejszym lub większym udziale konstruktorów niemieckich, a nawet z wykorzystaniem gotowych dokumentacji i projektów).

Model samolotu Me 1101B został opracowany w skali 1:33 na podstawie dokumentacji modelarskich (instrukcja) modelu Firmy „Dragon”, „Skrzydlatej Polski”, wycinków prasowych pism zachodnich i miesięcznika „Krila Rodiny”. Malowanie i oznakowanie samolotu jest prawdopodobne tj. wykorzystano schemat malowania myśliwców nocnych z lat 1944-1945. Uzbrojenie i wyposażenie elektroniczne jest również domyślne, gdyż nigdy nie zainstalowano na prototypie broni.

Opierając się na wytycznych RLM dotyczących uzbrojenia jednosilnikowych, odrzutowych samolotów myśliwskich prawdopodobnie Me 1101 miał być wyposażony w dwa działka kalibru 30 mm, a wersja nocna: myśliwsko-bombowa dodatkowo w cztery podwieszenia dla zbiorników paliwa, bomb do 250 kg lub pocisków rakietowych kierowanych, lub niekierowanych - kal. 210 mm. Dodatkowym wyposażeniem miał być radar FuG-218. Wersja nocna Me 1101B jest tematem tego opracowania.

Dane techniczne:

Rozpiętość	8,2 m
Długość	9,1 m
Wysokość	2,8 m
Masy:	
Własna	2596 kg
W locie	4060 kg
Osiągi (obliczeniowe z silnikiem-011):	
Prędkość maksymalna:	
Om	890 km/h
Na wysokości	980 km/h

UWAGI:

1. Model jest prosty w montażu, jednak wymaga dużej cierpliwości i uwagi.
2. Kolejność numerów jest kolejnością sklejania. Odstępstwa od tej reguły zaznaczone zostały na rysunkach i dlatego potrzebne jest uprzednie zapoznanie się z dokumentacją montażu modelu.
3. Elementy szkieletu kadłuba i wszystkie oznaczone X części należy nakleić na tekturę grubości 0,8-1 mm.
4. Części z drutu (antena radaru) należy skleić klejami typu „Super Glue.”
5. Model po sklejeniu retuszujemy (farbami wodnymi) malujemy bezbarwnym lakierem.
6. Polecamy wykorzystanie tłoczonych kabin firmy „Gomix” Białystok.

Model opracował - Marek Pacyński - Olecko

Okładka - Andrzej Cieśliski Łódź

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

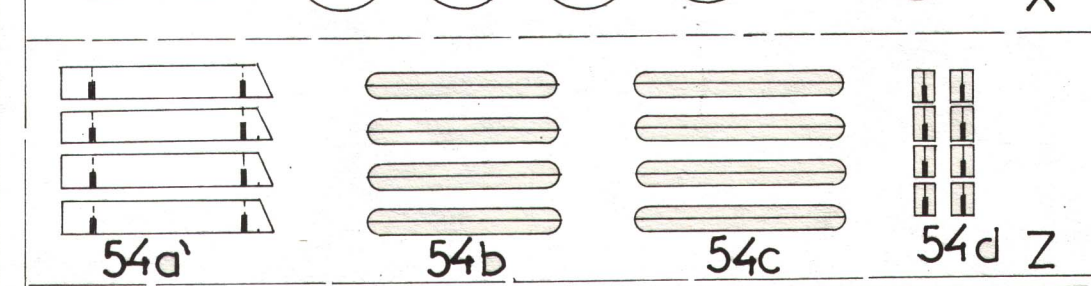
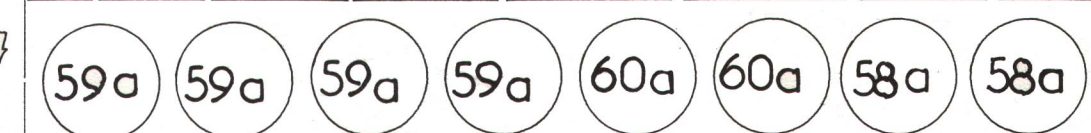
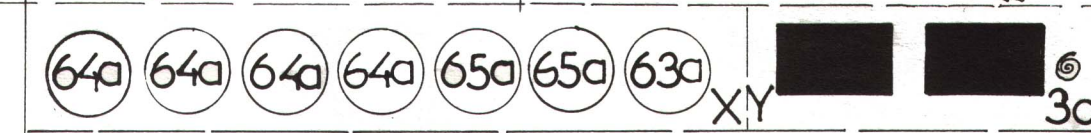
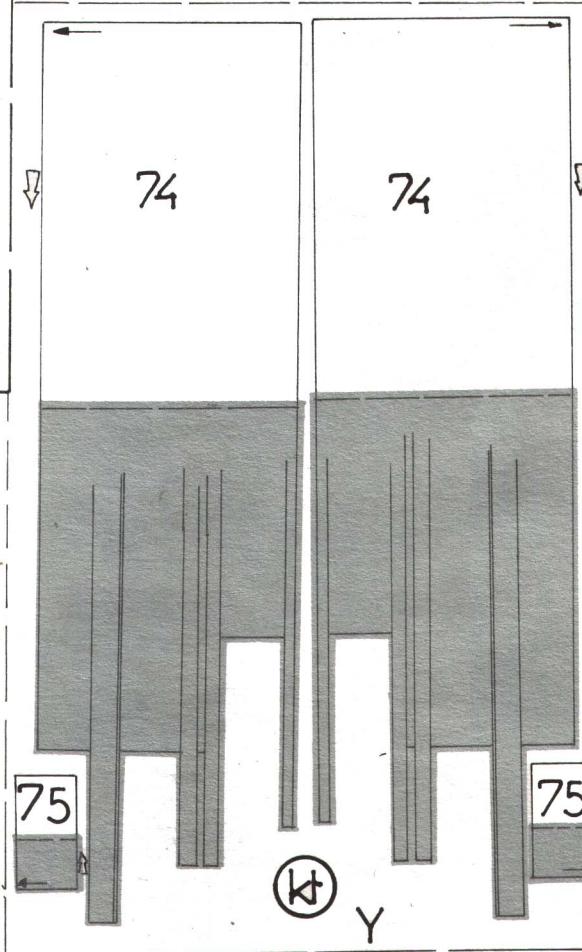
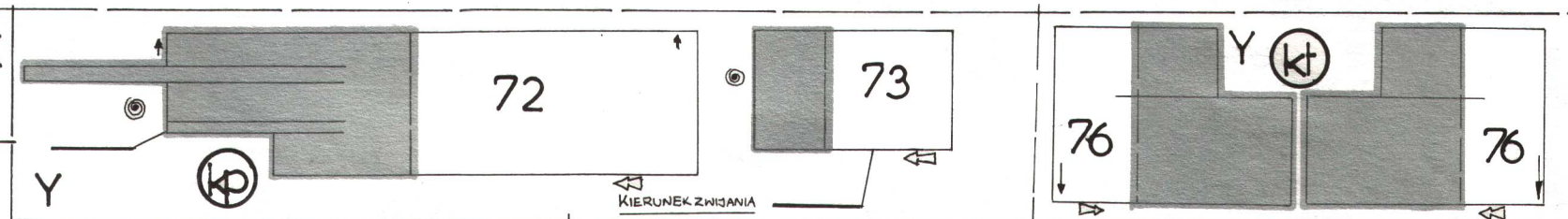
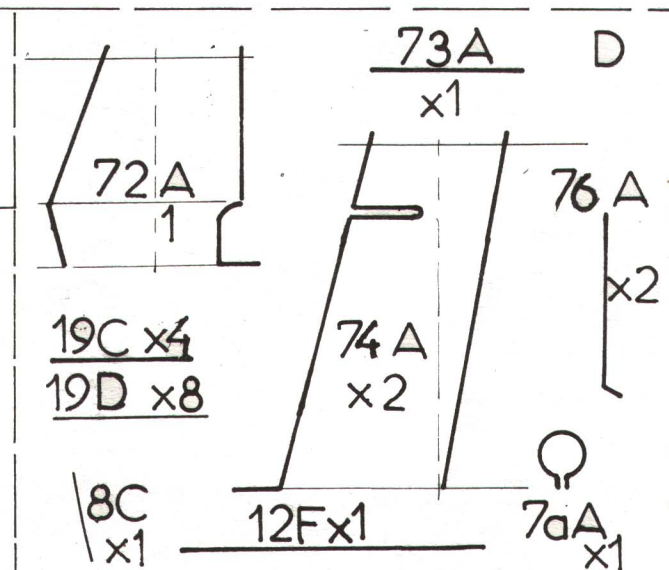
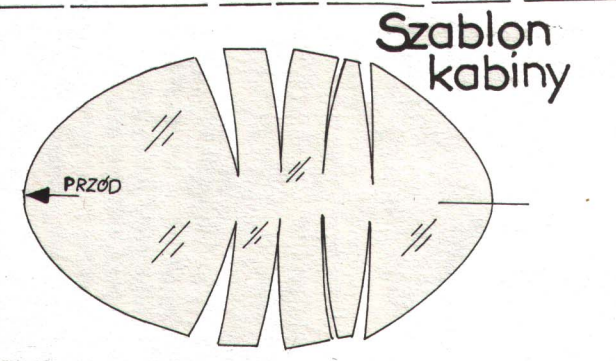
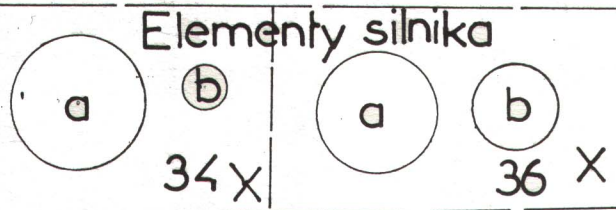
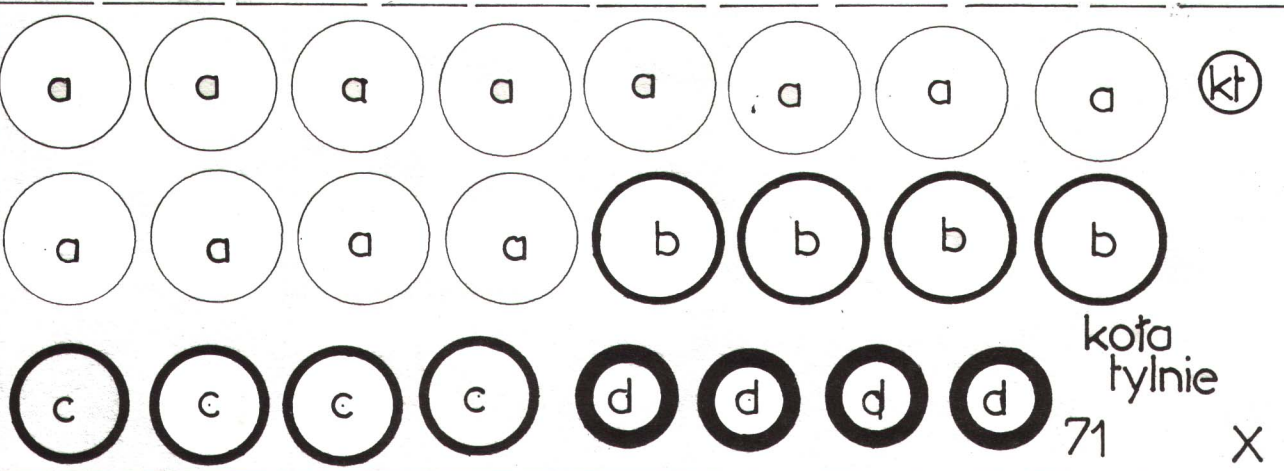
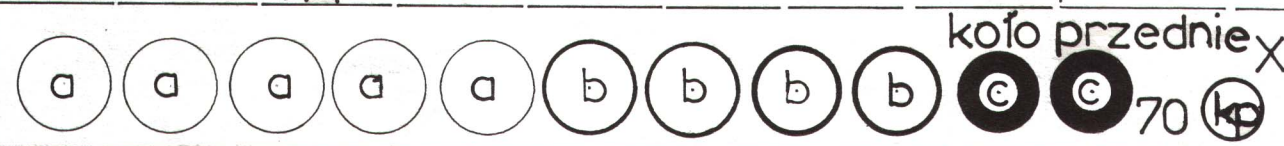
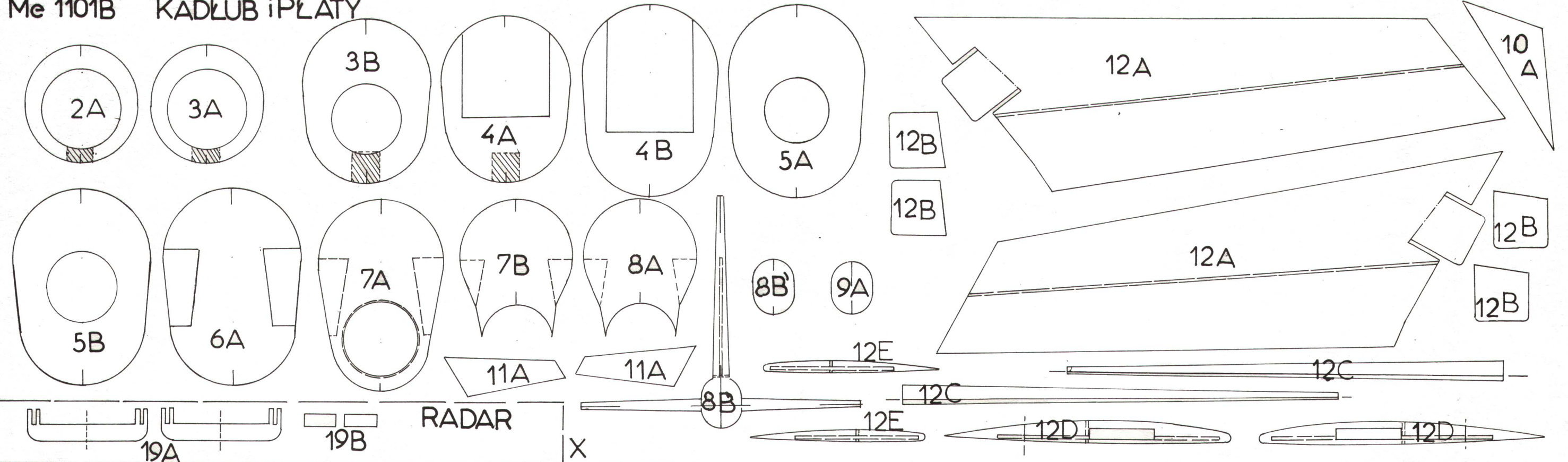
09-500 Gostynin

tel. (0-418) 68-00 od 8⁰⁰ - 18⁰⁰

(0-418) 58-78 po 20⁰⁰

skr. pocztowa 50

Me 1101B KADŁUB I PŁATY



X - Nakleić na tekturę 0,8mm
 Y - NIE NAKLEJAĆ - części zwijalne
 Z - Nakleić na tekturę 0,5mm
 D - Drut 0,4-0,5mm / cz. 8G-19D 0,3mm/

