

J35 „DRAKEN”



Fly Model®
Nr 93

ISSN 1233-9423
WYDANIE I

MODEL
KARTONOWY

1:33

WROBEL
IV. MEMXCII

SAAB J-35F DRAKEN

Rozwój szwedzkiego lotnictwa wojskowego po II wojnie światowej napotykał na duże problemy, zwłaszcza natury technicznej, gdyż Szwecja jako kraj neutralny nie miała kontaktu z najnowszymi konstrukcjami samolotów o napędzie odrzutowym w przeciwieństwie do państw, które zdobyły samoloty tego typu w Niemczech i mogły kontynuować w oparciu o te konstrukcje własne samoloty np. powstały w latach 50 radziecki MIG-15 lub samoloty amerykańskie.

Koncernem, który zaczął badania był państwowy koncern SAAB. Pierwszym samolotem o napędzie odrzutowym był SAAB J-21R, później SAAB J-29 Tunnan, którego parametry były porównywalne z odpowiednikami samolotów produkowanych na świecie w tym okresie. Kolejnym projektem był SAAB A-32 Lansen.

Wszystkie te samoloty powstały w oparciu o własne zaplecze konstrukcyjne i techniczne, które było bardzo skromne w porównaniu z innymi państwami, które oprócz tego korzystały z bogatego doświadczenia Niemców w czasie wojny. Początki prac nad Drakenem zaczęły się dosyć śmieśnio w przypadku samolotu odrzutowego.

W początkowym okresie budowano zwykle modele kartonowe puszczone z ręki, następnie makieły drewniane i aluminiowe na uwięzi, które poddawano badaniom w czasie lotu. Zbudowano następnie samolot doświadczalny SAAB 210, który 21.01.1952 r. rozpoczął próby w locie. Sprawdzono na nim założenia teoretyczne w zakresie osiągnięć i parametrów w locie.

W maju 1952 r. zaprezentowano drewnianą makietę późniejszego Drakena. Pierwszy prototyp samolotu wzbił się w powietrze 25.10.1955 r. W ciągu następnych kilku lat sprawdzano samolot m.in. możliwości działania w warunkach ostrej zimy.

15.02.1958 r. wyprodukowano pierwszy samolot seryjny oznaczony J-35A, których zbudowano 90 sztuk. Od 1959 r. w produkcji znalazł się ulepszony J-35B, który miał pełne możliwości samolotu przechwytyjącego, seria liczyła 89 maszyn. Następną wersją był J-35D z 1960 r., część tych samolotów przerobiono na wersję rozpoznawczą S-35E wyposażone w kamery i aparaty fotograficzne zastąpiły wysłużone S-32C Lansen.

Ostatnią wersją Drakena jest J-35F, który był najliczniej produkowany serią - 208 sztuk. Pewną liczbę J-35A wczesnych serii przerobiono na samoloty treningowe SK-35C. Do 1977 r. zbudowano łącznie 612 Drakenów i po zawieszeniu produkcja już nie została wznowiona.

Samolot Draken był dużym sukcesem eksportowym wytwórni SAAB. Pierwszym krajem, który zamierzał zakupić samoloty była Szwajcaria, jednak ostatecznie wybrano francuskiego MIRAGE IIIC. Następną była Dania, która kupiła łącznie 54 samoloty. Samoloty różniły się od szwedzkich maszyn zamontowaniem drugiego działka oraz zamontowaniem haka do lądowania, tak jak w samolotach startujących z lotniskowca.

Finlandia kupiła łącznie 45 maszyn. Ostatnim krajem, który kupił Drakeny jest Austria i były to samoloty wycofane ze służby w Szwecji po rozległym remoncie. Dostawy rozpoczęto w 1987 r. i obecnie lata 24 Drakeny. Następcą Drakena jest AJ-37 „Viggen”.

Dane taktyczno-techniczne:

rozpiętość	9.40 m
długość	15.35 m
wysokość	3.89 m
masa startowa	12.700 kg
prędkość max.	2.125 km/h
zasięg	1.935 km

Uzbrojenie

Stałe; działko Aden M-55 kal. 30 mm. Podwieszane na dziewięciu węzłach, składa się z pocisków raketowych, niekierowanych pocisków raketowych, zasobników, bomby lub zasobniki z aparaturą elektroniczną.

Uwagi ogólne

1. Przed sklejeniem modelu należy zapoznać się z opisem budowy i rysunkami montażowymi.
2. Stosujemy zasadę dopasowania części na sucho przed ich sklejeniem.
3. Niektóre wręgi oraz inne elementy wyznaczające kształt należy zeszlifować do krzywizny przyklejenia danej części.
4. Części oznaczone literą L skleamy identycznie jak oznaczone literą P.
5. Oznaczenie Sr przy elementach szkieletu oznacza, że po sklejeniu dwóch danych części szkieletu, linie Sr muszą się pokrywać w linii prostej.
6. Części oznaczone odpowiednimi znakami naklejamy na:
 - karton
 - tektura 0,5 mm
 - * tektura 1 mm
 - ** tektura 2 mm.
7. Model budowany jest metodą podwojonych wręg, oznacza, to że dwa sąsiadujące ze sobą elementy należy zeszlifować po obwodzie, aby ich obrys był jednakowy.
8. Sklejone segmenty kadłuba szlifujemy od czoła na drobnym papierze ściernym, dla lepszego

wzajemnego sklejenia segmentów i uniknięcia skrzywienia kadłuba.

9. Litera P i G przy niektórych elementach oznaczają odpowiednio Przód i Górę modelu.

10. Elementy WI, II... wykonujemy z drutu odpowiedniej grubości i kształtujemy wg. wzoru.

11. Elementy WD I-III wykonujemy najlepiej z drewna wg. wzoru.

Budowa modelu

Model sklepany jest wg. numeracji części. Korzystamy z rys. montażowych. W pierwszej kolejności skleamy kadłub, zwracamy uwagę przy sklejeniu poszczególnych segmentów na zachowanie symetrii, ze względu na wystające elementy wręg do zamocowania cz. 10 oraz 11. Większość segmentów sklejana jest z kilku elementów ożebrowania. Pokrycie cz. kadłubowej składa się z dolnej i górnej połówki, które są łączone w miejscach później niewidocznych, robimy to za pomocą paszków kartonu.

Sklejamy segmenty cz. 1 do segmentu nr 5. Cz. 2a oraz 3b wklejamy od wewnątrz patrz rys. 12. To samo dotyczy wręg hamulców aerodynamicznych cz. 51. Jeżeli wykonujemy te elementy jako otwarte wklejamy od środka cz. poszycia 5a, 5c wręki hamulców, patrz rys. 9. Cz. 6 wraz z ożebrowaniem mieści wręgę podwozia przedniego patrz rys. 3. W pierwszej kolejności skleamy ożebrowanie segmentu, wklejamy wyklejki wręki podwozia cz. 7 i zamykamy całość poszyciem cz. 6 oraz 6a. Wręka częściowo jest zabudowana w segmencie cz. 21.

Kończymy tylną cz. ogonową wraz z silnikiem patrz rys. 5. Cz. 16 oraz 16a skleamy w kształt walca, zewnętrzne ścianki 16 malujemy na czarno. Cz. 15 od strony niezadrukowanej również zamalujemy. W cz. 15A wycinamy otwór, jednak usuwamy tą cz. dopiero po sklejeniu segmentu na sztywno. Wręga 15B jest elementem pomocniczym dla odpowiedniego uformowania poszycia, które aby zachowało swój kształt, nasączamy np. lakierem, klejem itp. Usuwamy wtedy element 15B i wklejamy dyszę silnika tak, aby odległości między cz. 15 oraz 16 były jednakowe około 1 mm, oraz wystawała poza obrys cz. 15 2 mm jak na rys.

Cz. 9+9b są wręgami podwozia głównego przyklejamy je do cz. 3c symetrycznie. Od strony niezadrukowanej cz. 3c przyklejony kawałek korka, klocka z miękkiego drewna lub tektury o grubości około 3 mm do zamocowania goleni podwozia głównego.

Oklejamy cz. 10d oraz 10e, zwracam uwagę na zakończenie cz. 10c, d, e w cz. ogonowej patrz rys. 7. Przy kadłubie wymienione cz. wystają poza obrys ożebrowania 10c około 1 mm. Przyklejamy następnie cz. 11L oraz 11P wraz z wręgą działka cz. 12 patrz rys. 6.

Skrzydła cz. 13L i P przyklejamy do odpowiednio ściętej cz. 13b. Robimy ścięcie tak aby od nasady skrzydła na zewnątrz cz. ta stopniowo się zwężała. Cz. 14, 17 oraz statecznik pionowy skleamy według rys. Cz. WD II najlepiej jest wykonać z okrągłej listewki o grubości 3 mm według wzoru. Sklejamy teraz cz. 21, segment kabiny pilota, kabinę pilota cz. 22 oraz fotel cz. 23 rys. 8. Sklejamy ożebrowanie cz. 21A+21K. W cz. 21K (zwracam uwagę na wycięcie zaznaczonego fragmentu po oklejeniu poszyciem).

Następnie wklejamy wnętrze kabiny cz. 22, oklejamy cz. 21 i po wycięciu w cz. 21K zaznaczonego fragmentu wklejamy cz. 22a. Wklejamy pozostałe elementy wyposażenia kabiny pilota oraz fotel i całość zamykamy owiewką cz. 25, którą od strony niezadrukowanej malujemy na kolor wnętrza kabiny. Wloty powietrza cz. 26L i 26P patrz rys. 2. Wręga cz. 26b jest elementem pomocniczym, który usuwamy po odpowiednim uformowaniu cz. zewnętrznej wlotu 26L, P postępujemy podobnie jak w przypadku cz. 15. Cz. 26d, po sklejeniu usuwamy wystający nadmiar żyłką wzdłuż cz. 26. Cz. 28 rys. 1. Cz. WDI malujemy na przemian paskami koloru czarnego, oraz kolorem dolnej części kadłuba rys. 14. Sklejamy teraz podwozie przednie, główne oraz pomocnicze. Korzystamy z rys. 4, oraz 15, 16. Zwracam uwagę na odpowiednie uformowanie pokryw podwozia według krzywizny kadłuba, dotyczy to zwłaszcza pokryw podwozia pomocniczego cz. 36, 36a, 36b według kształtu cz. 28a. Kółka skleamy według wymiarów podanych na rys. pomocniczych. Należy także dobrze zamocować golenie podwozia głównego do kadłuba. Następną czynnością jest wykonanie uzbrojenia wraz z pylonami patrz rys. 17, drobnych elementów kadłuba cz. 45-50 patrz rys. ogólny oraz zamocowanie hamulców aerodynamicznych cz. 51 w pozycji otwartej.

Model po sklejeniu ewentualnie retuszujemy, malujemy niezadrukowane fragmenty oraz możemy polakierować lakierem bezbarwnym.

Model samolotu SAAB J-35 Draken został opracowany w skali 1:33 na podstawie materiałów zamieszczonych w:

Przeglądzie Konstrukcji Lotniczych nr 30

Aircraft Archive Tom 1

Opracowanie graficzne i opisowe:

Zbigniew Sajdak

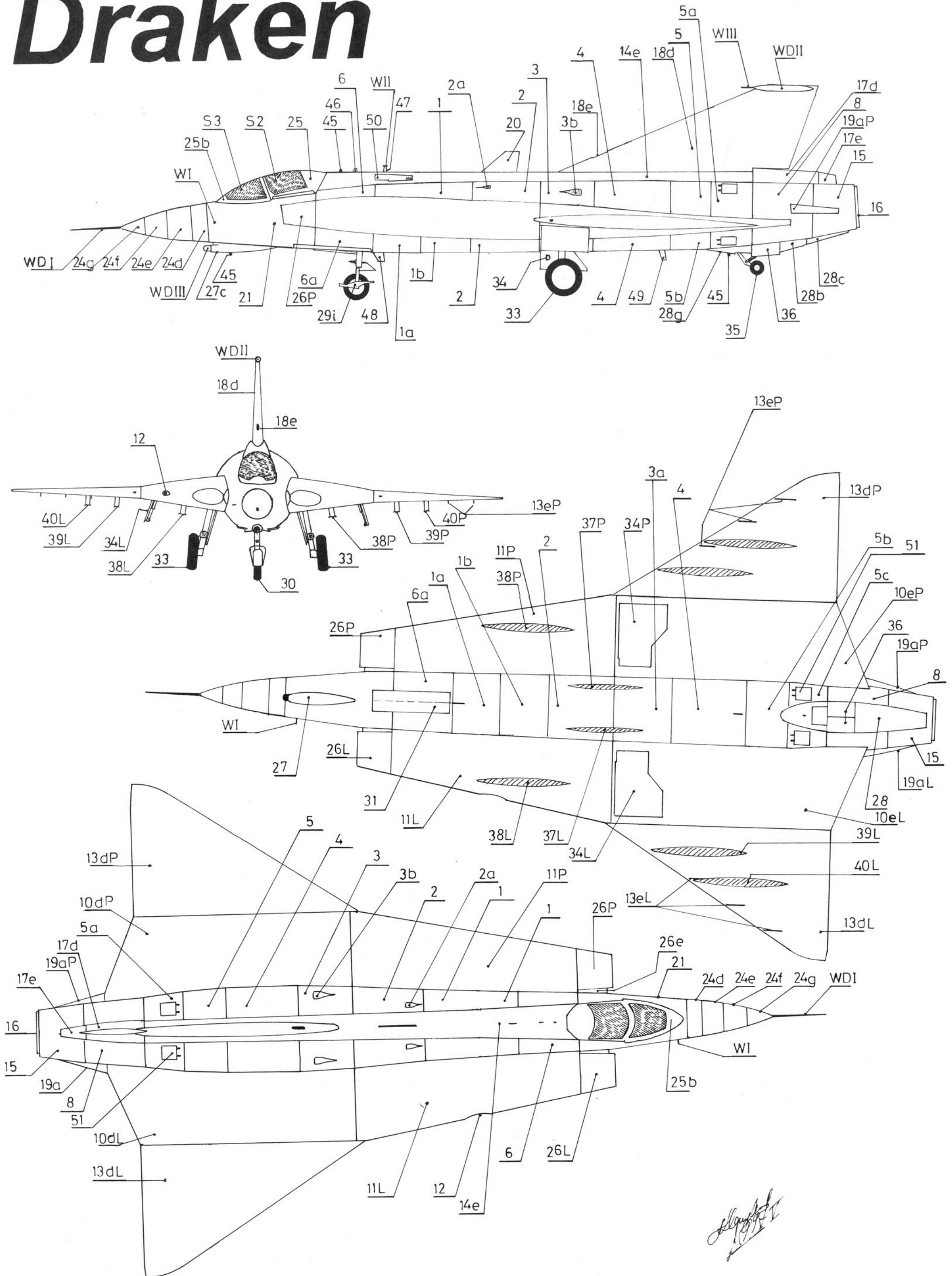
Jarosław Wróbel - Okładka

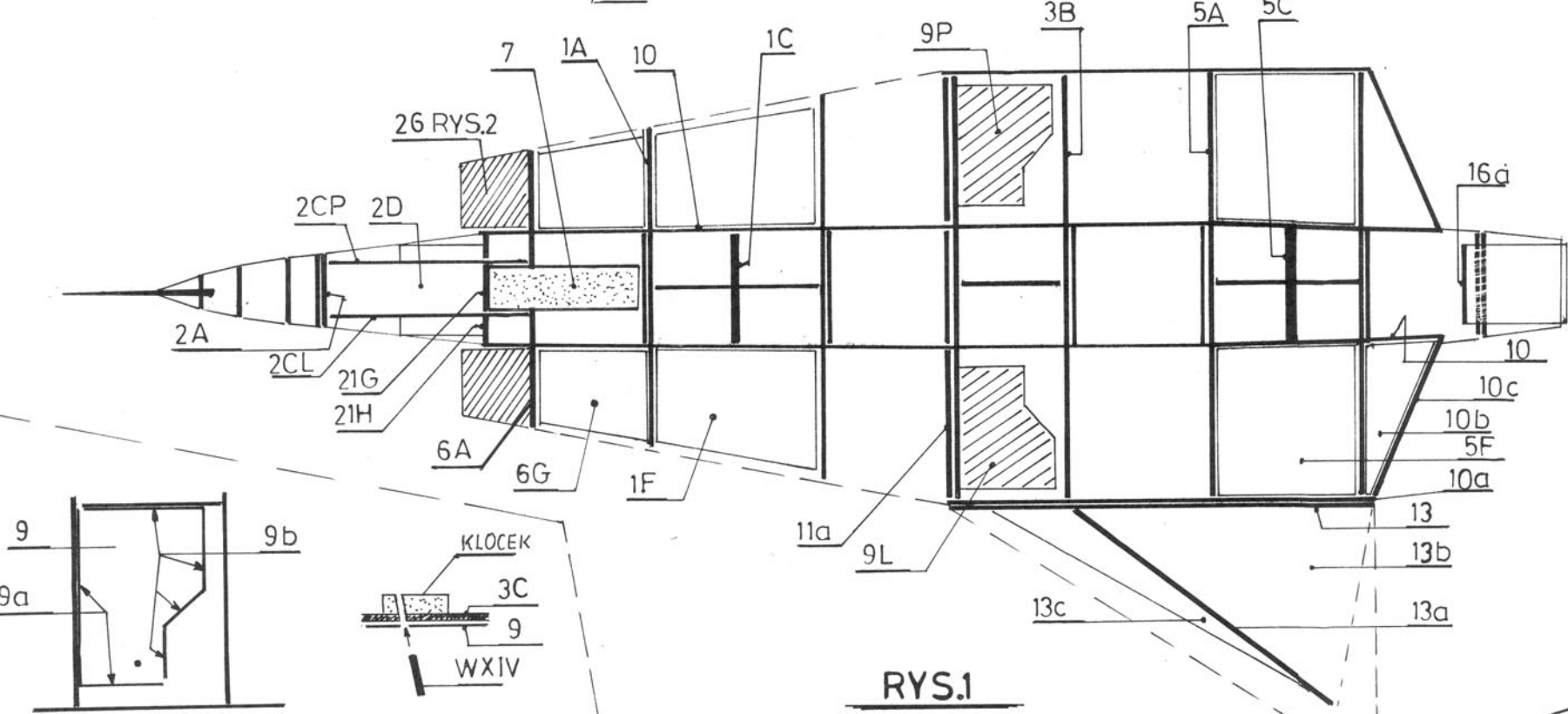
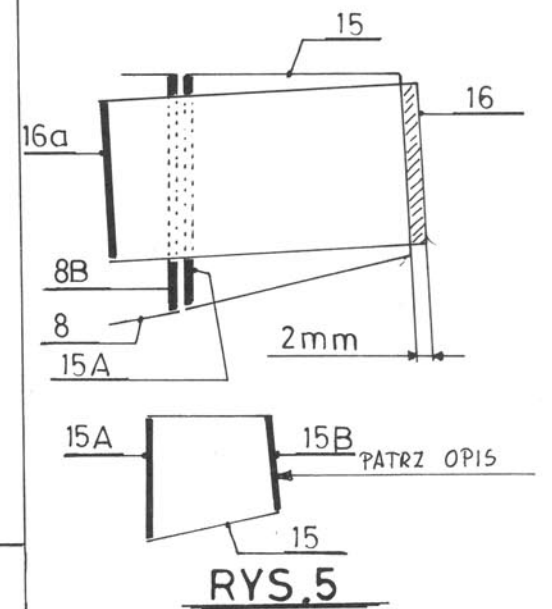
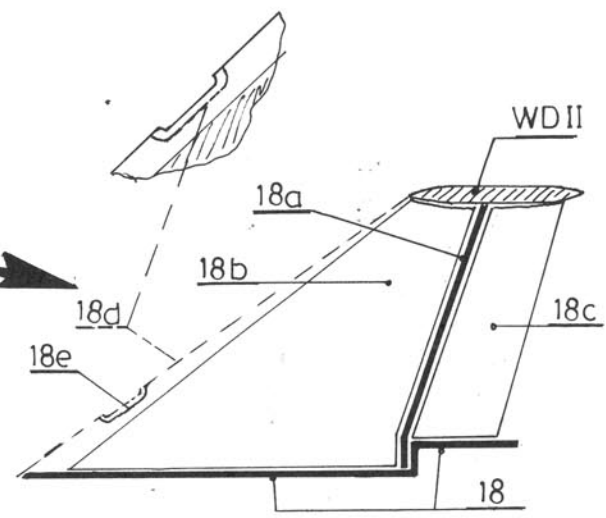
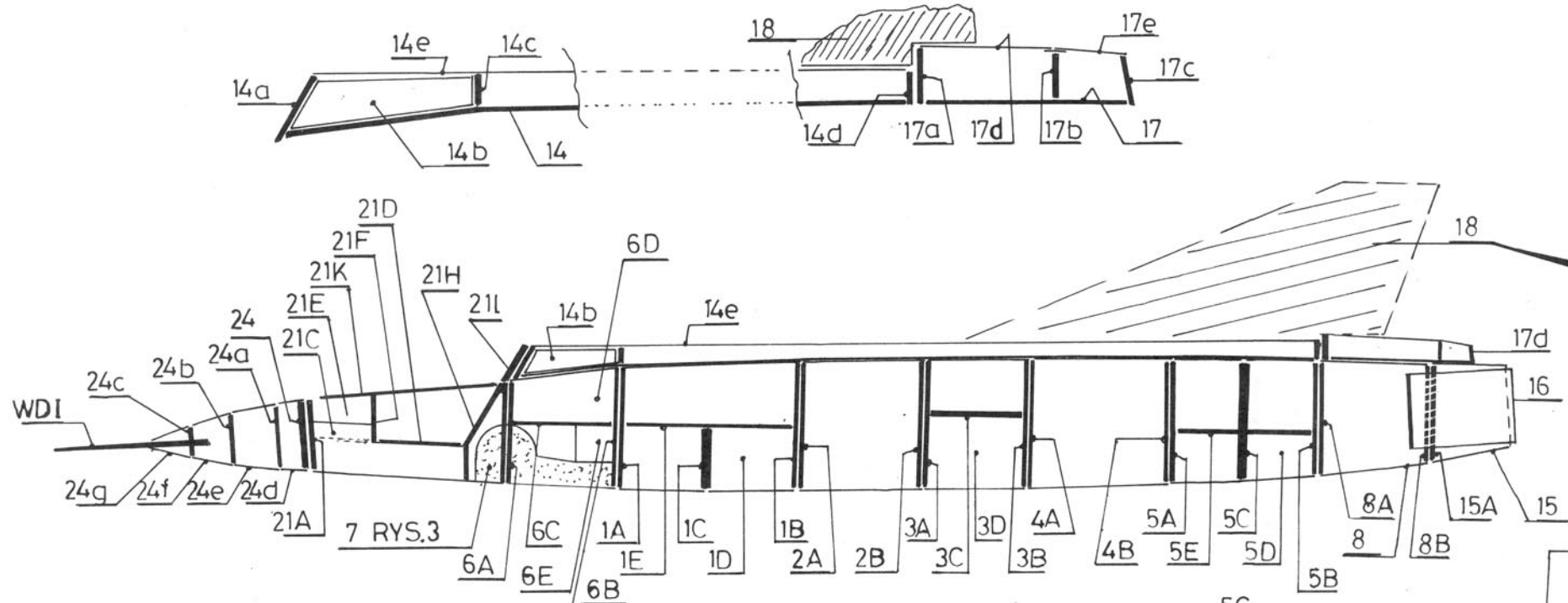
WYDAWCA: FLY MODEL - Wojciech Kowalczyk
09-500 Gostynin skr. poczt 50
Identyfikator 610048760
WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
PRZEDRUK FRAGMENTÓW LUB CAŁOŚCI JEDYNIEM ZA
ZGODĄ FLY MODEL
S. W. W. 2712-2
ZAŚWIADCZENIE W. U. S. PŁOCK NR KO-1210-20
Z DNIA 18. 01. 1995

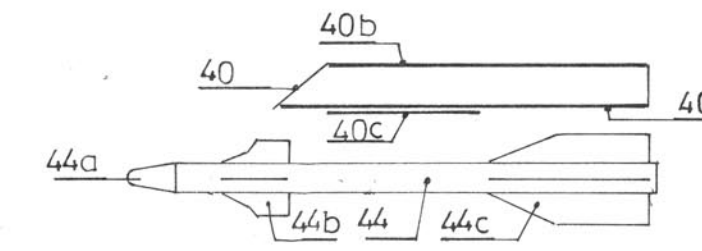
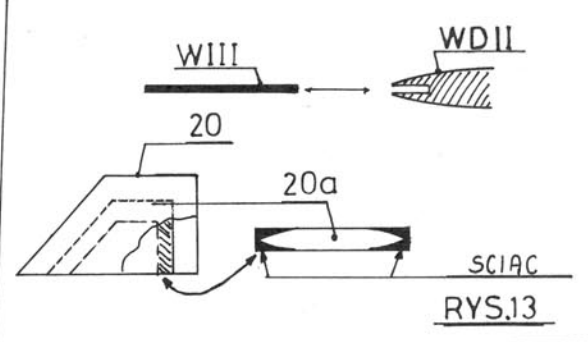
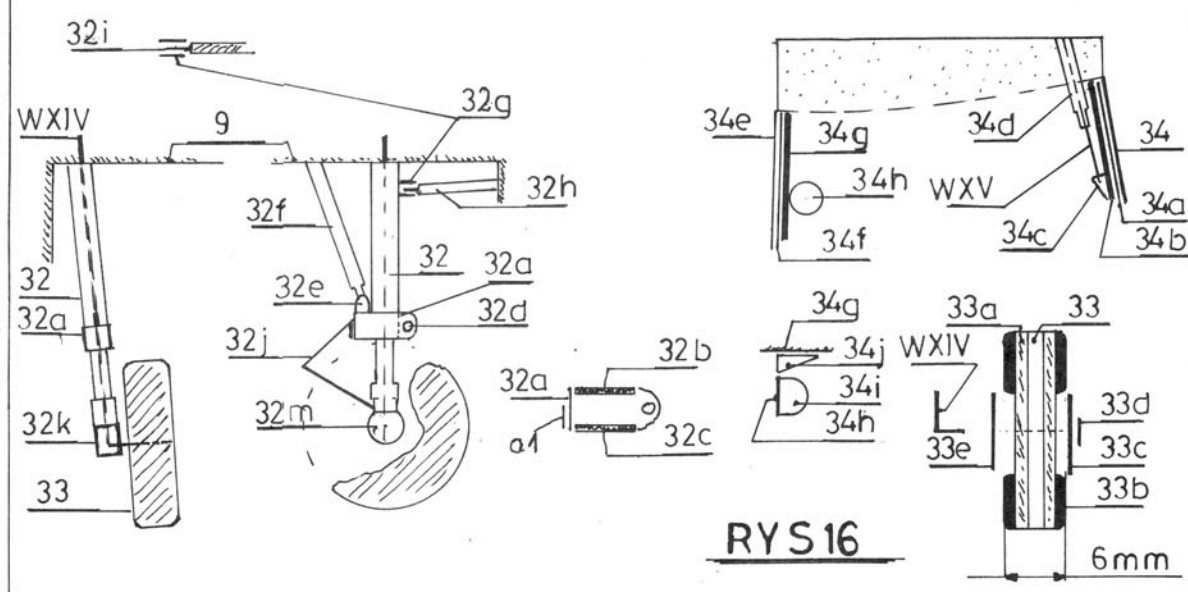
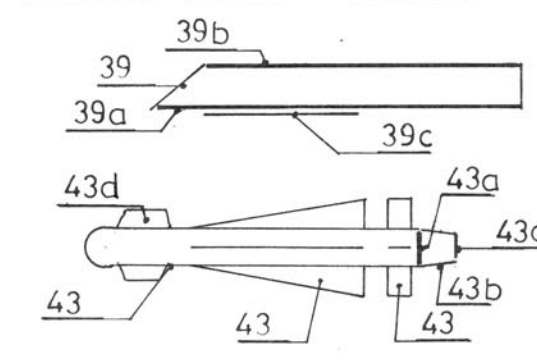
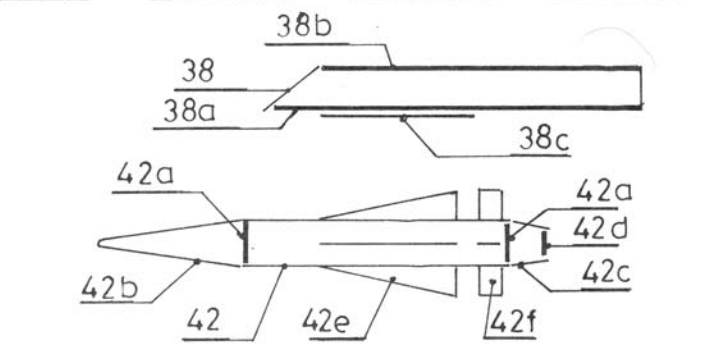
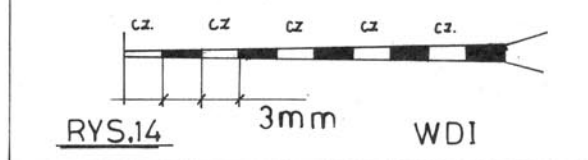
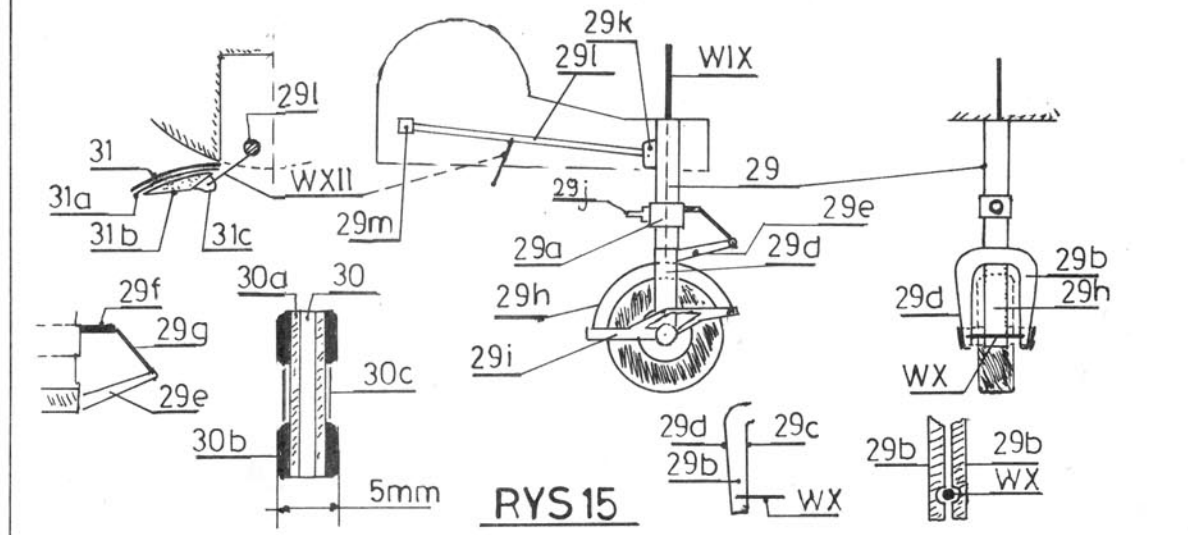
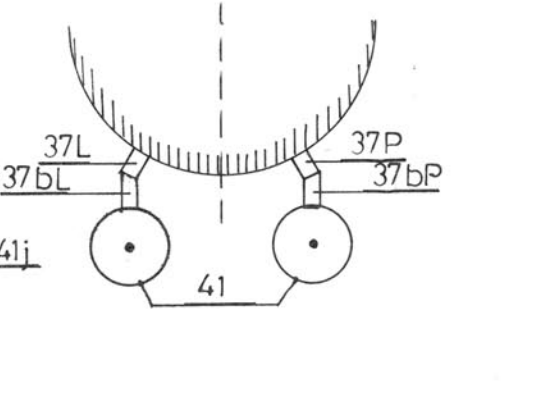
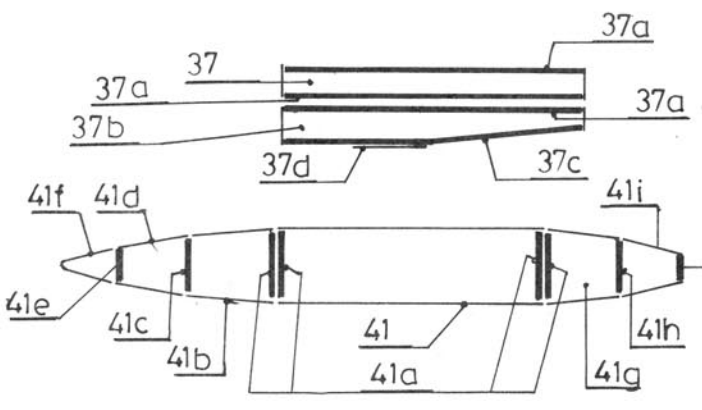
FLY MODEL

Wojciech Kowalczyk
09-500 Gostynin
tel. (0-418) 68-00 od 8⁰⁰ - 18⁰⁰
(0-418) 58-78 po 20⁰⁰
skr. pocztowa 50

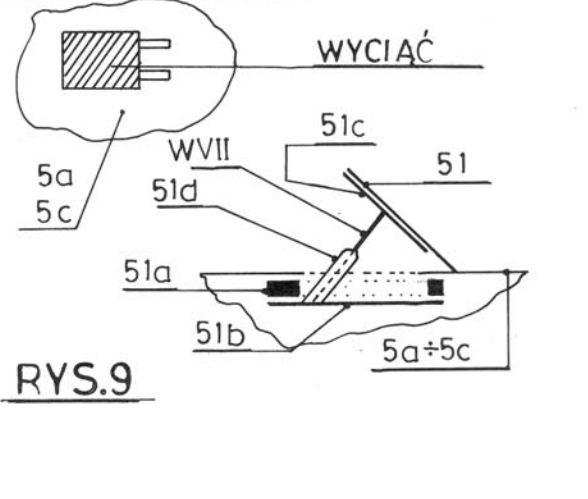
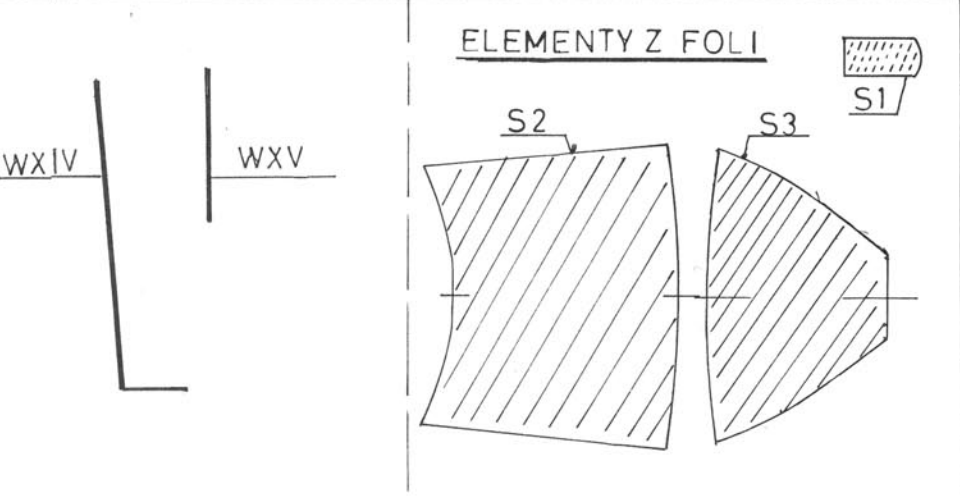
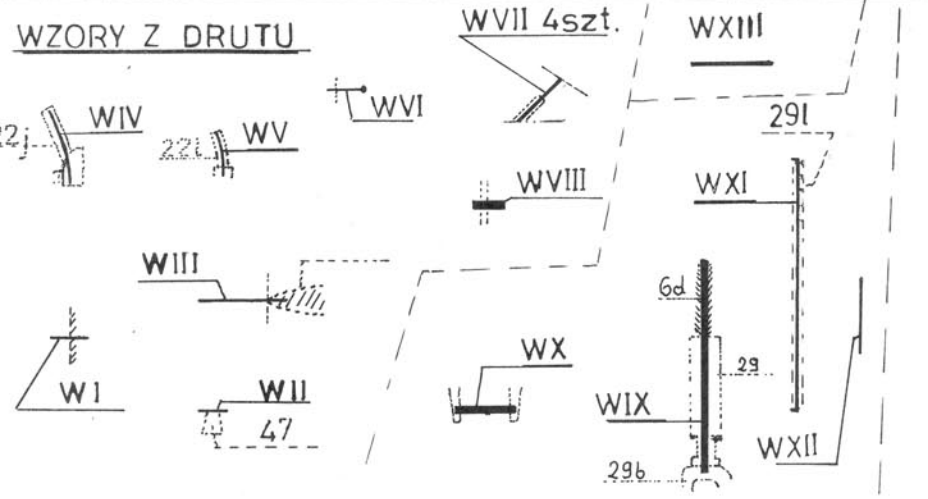
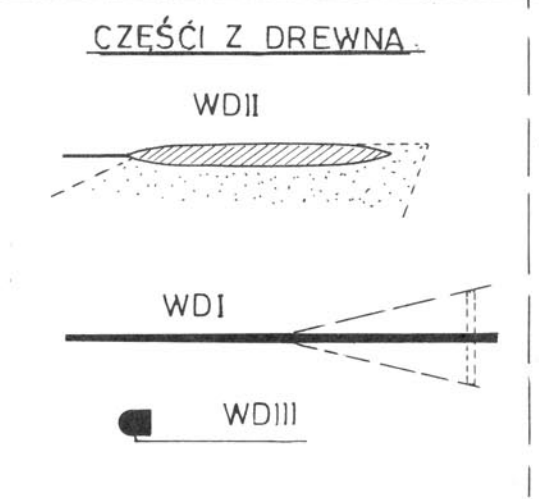
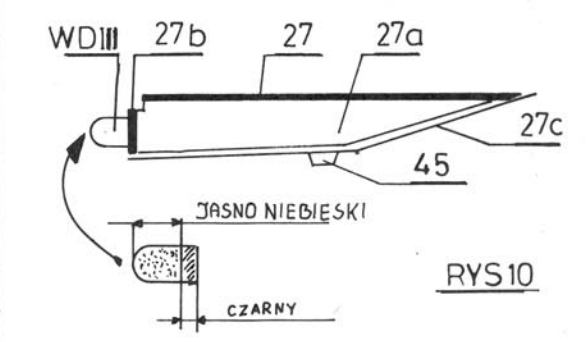
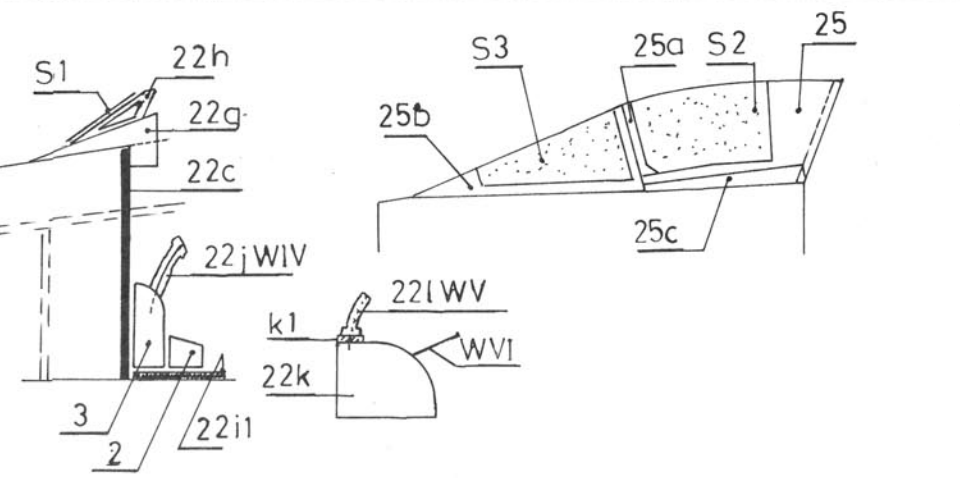
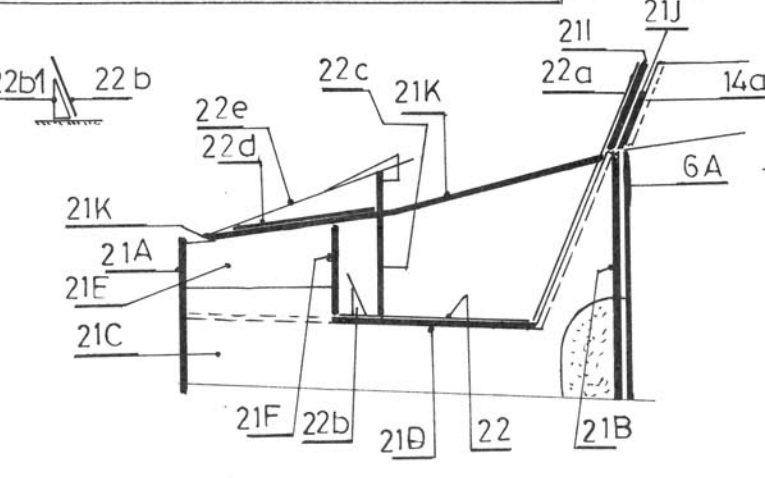
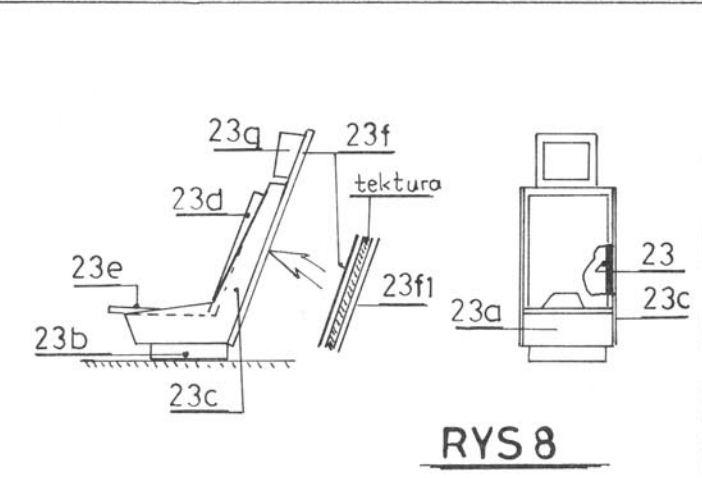
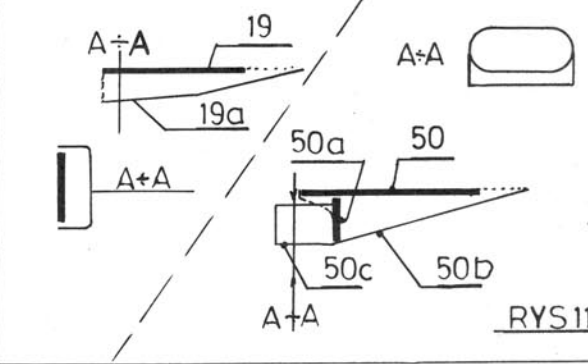
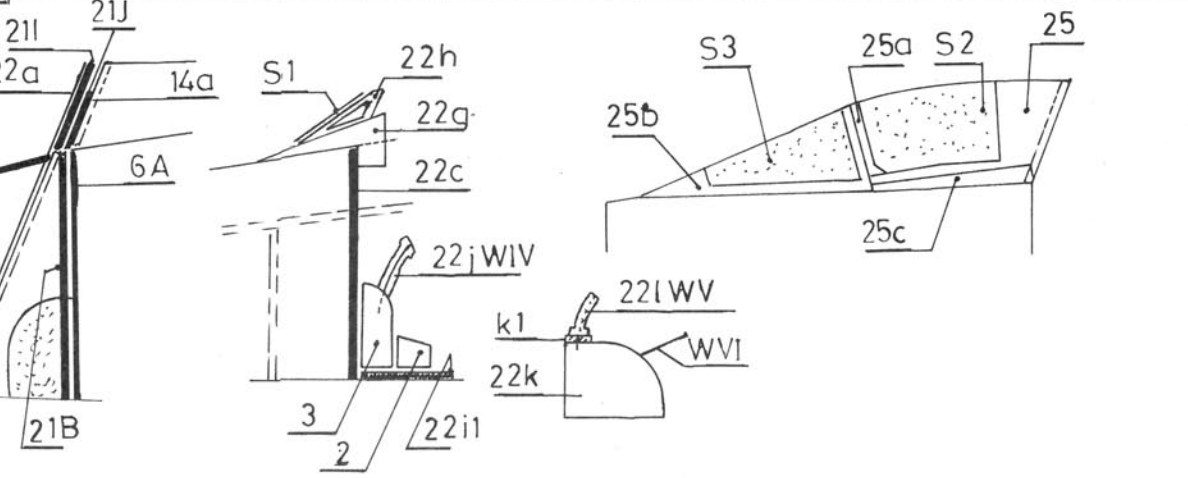
Saab J35F Draken

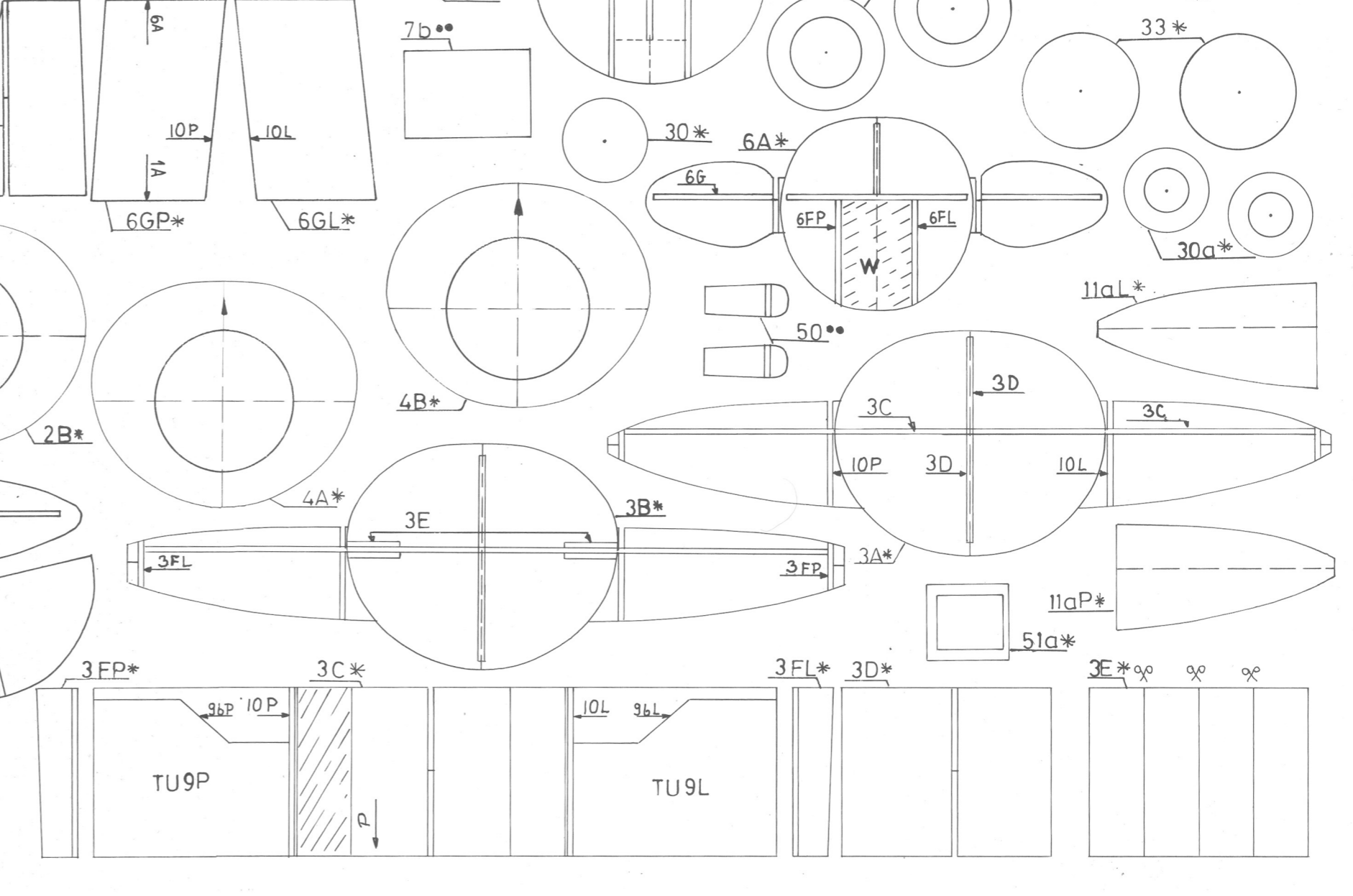
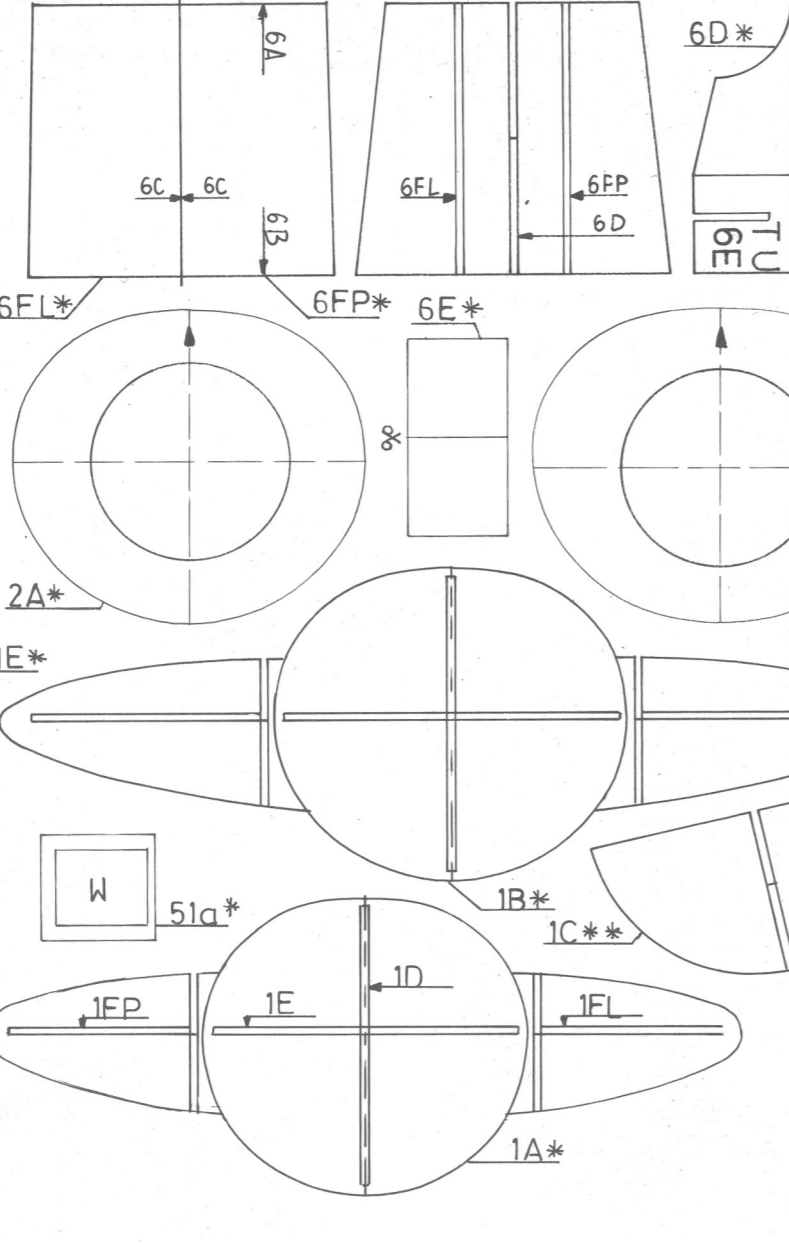
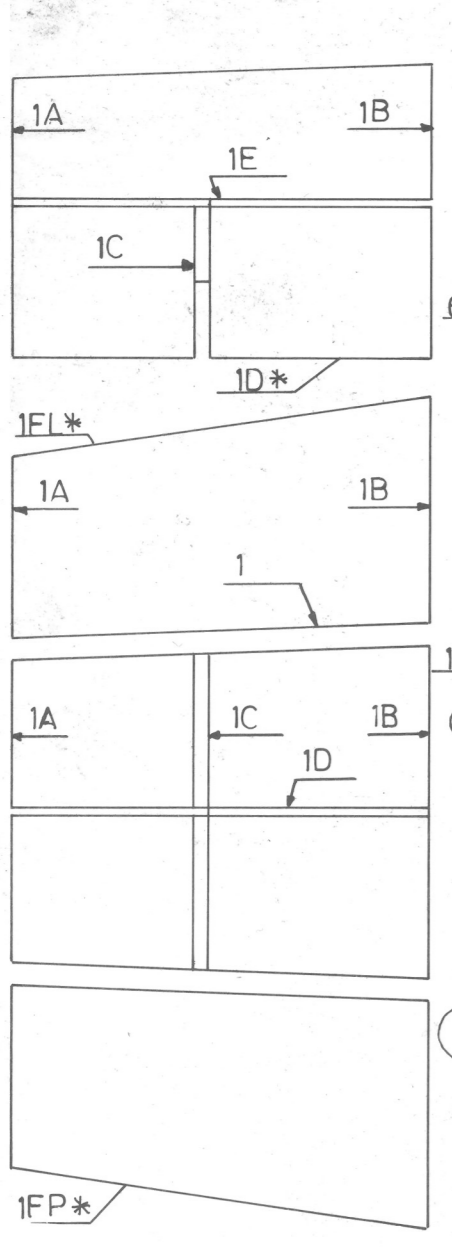
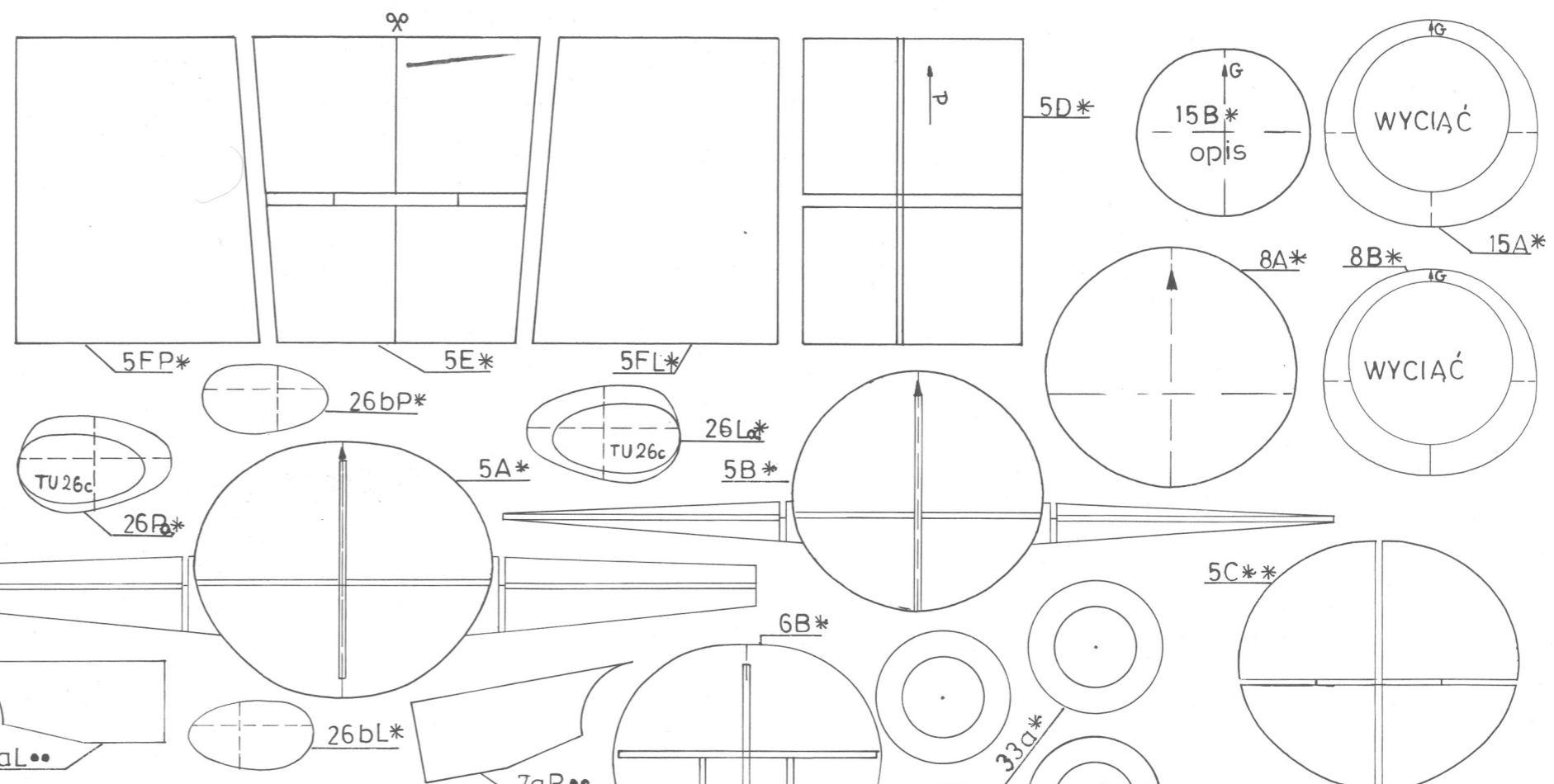
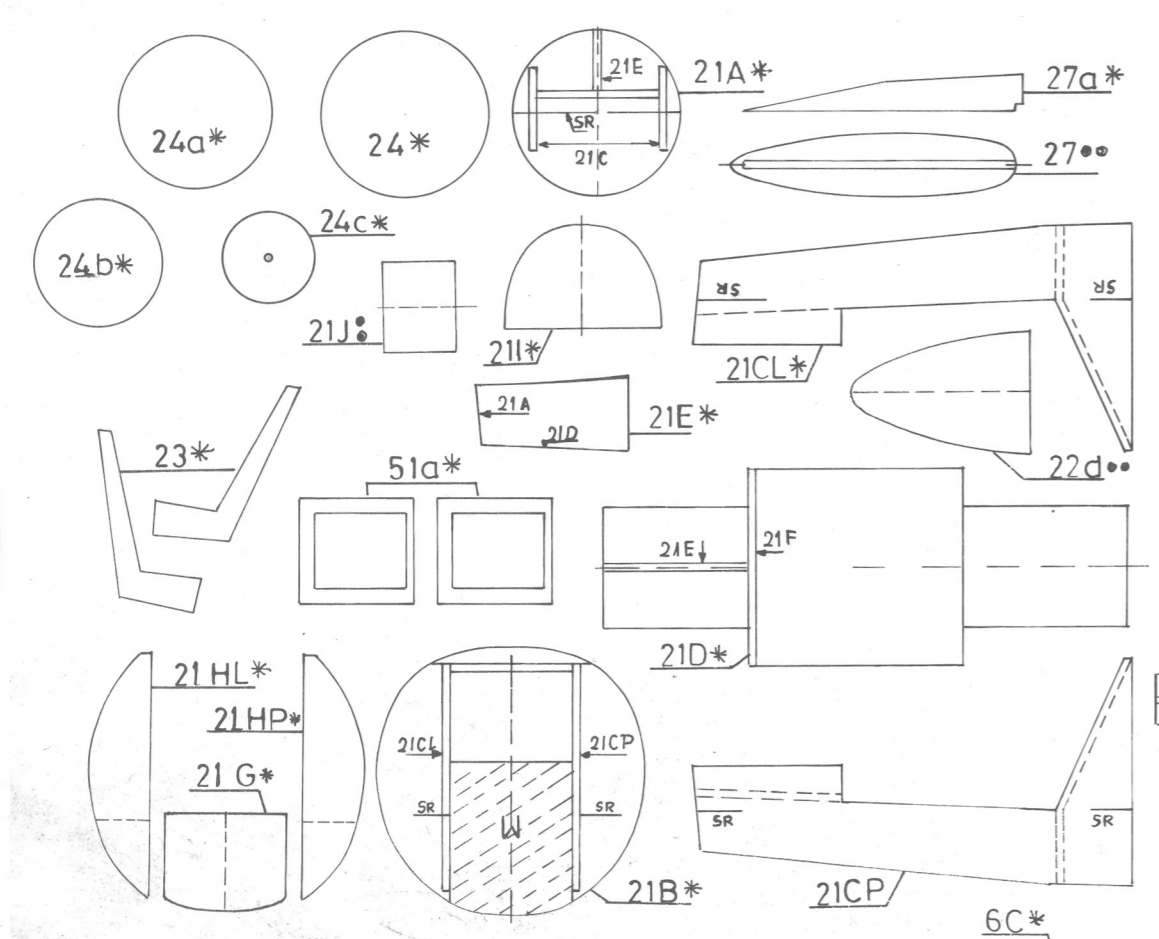


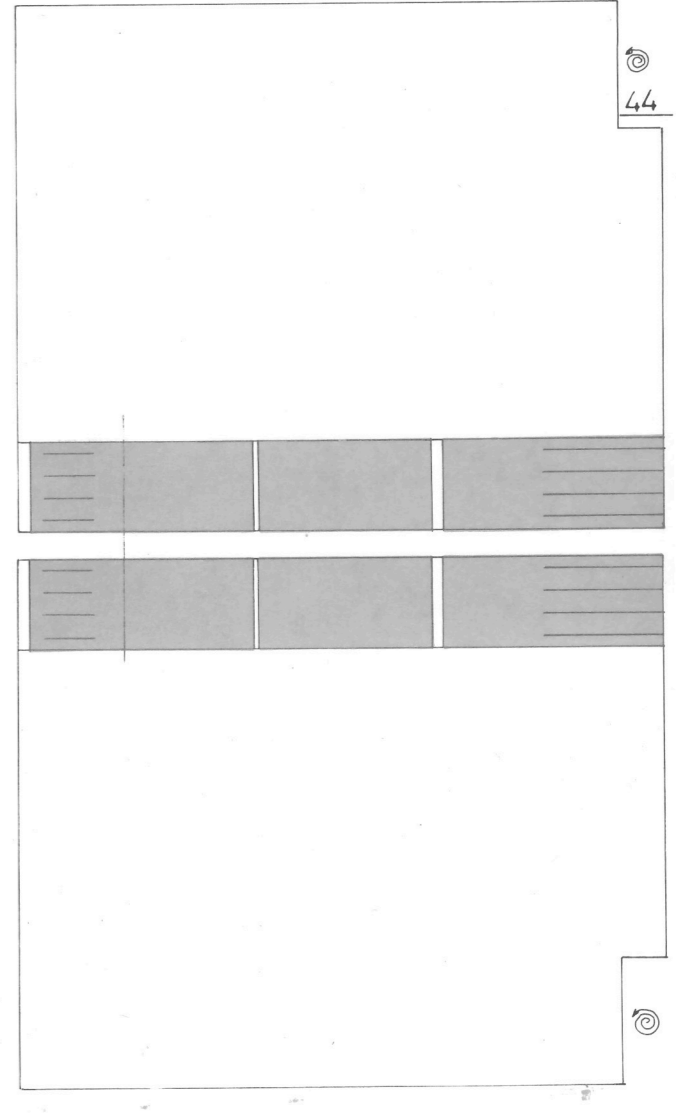
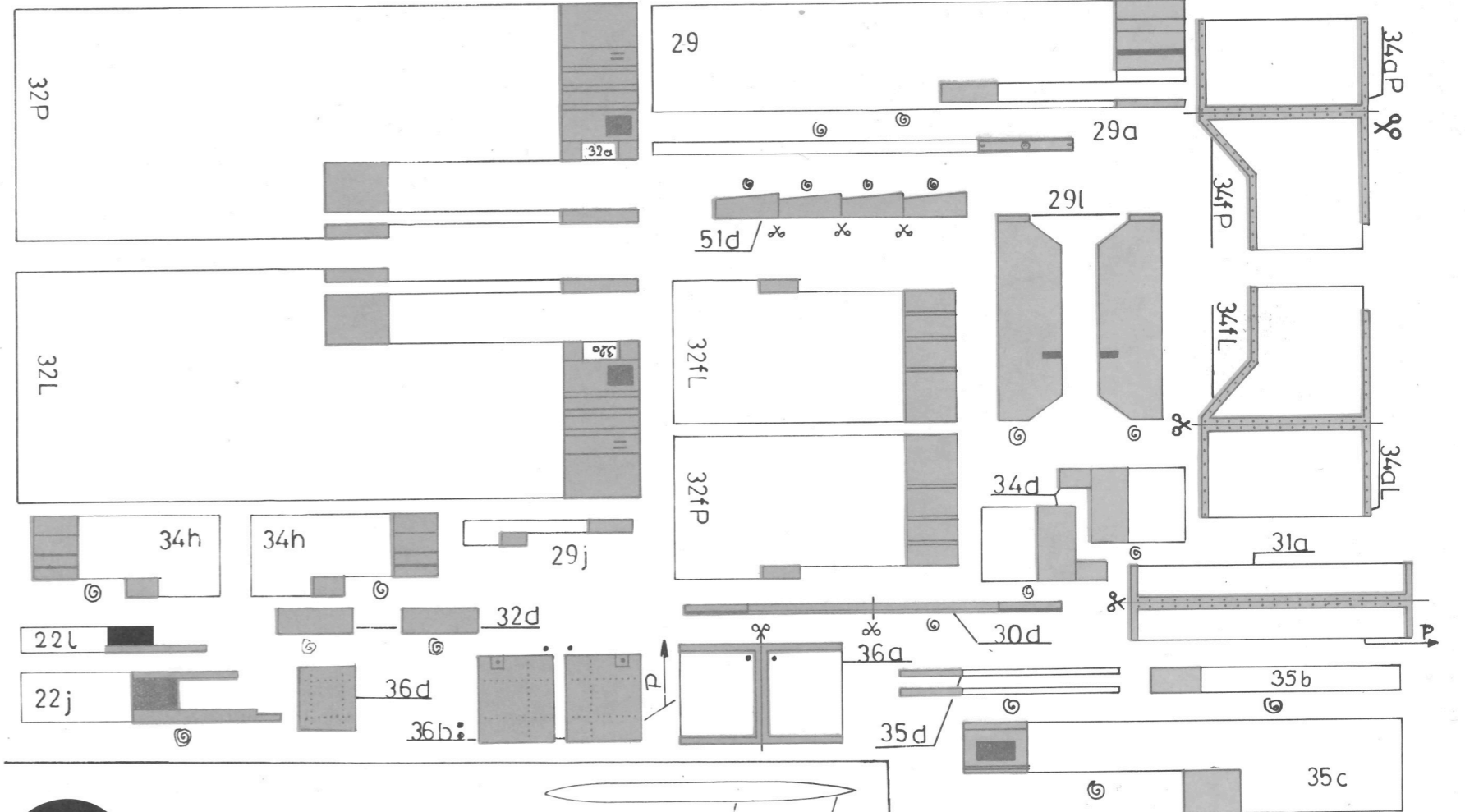
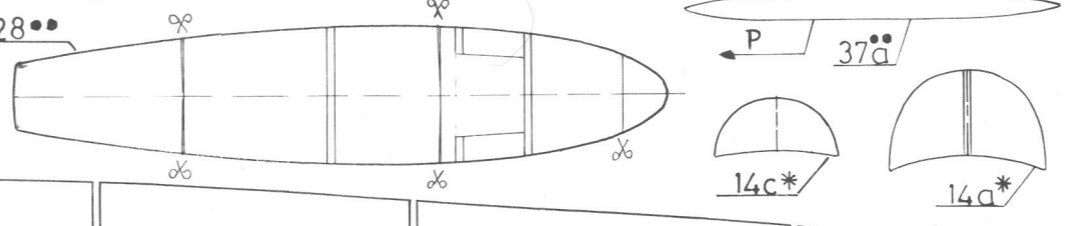
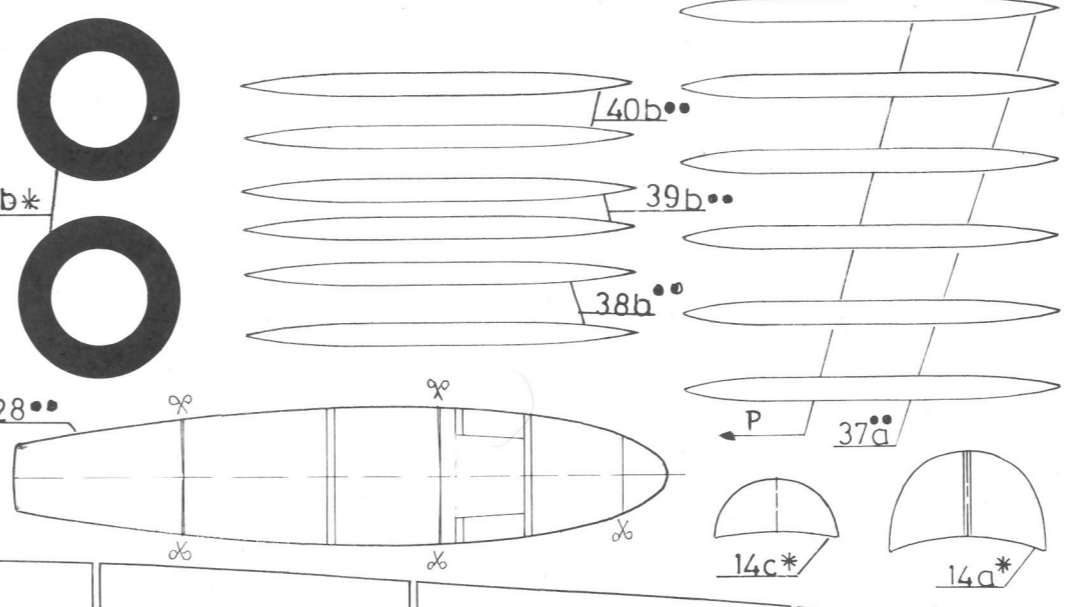
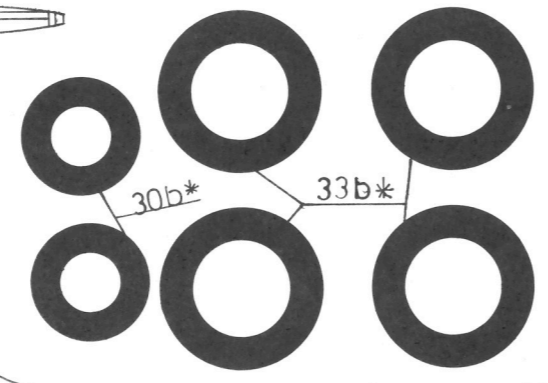
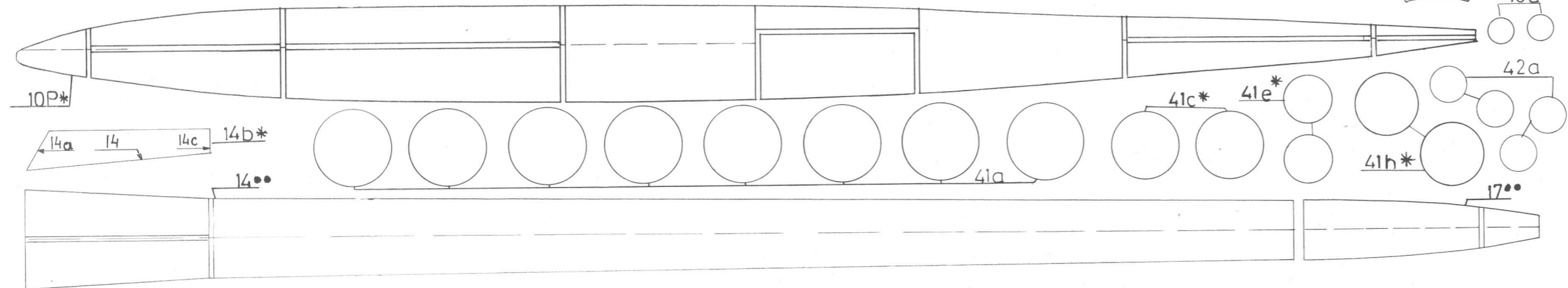
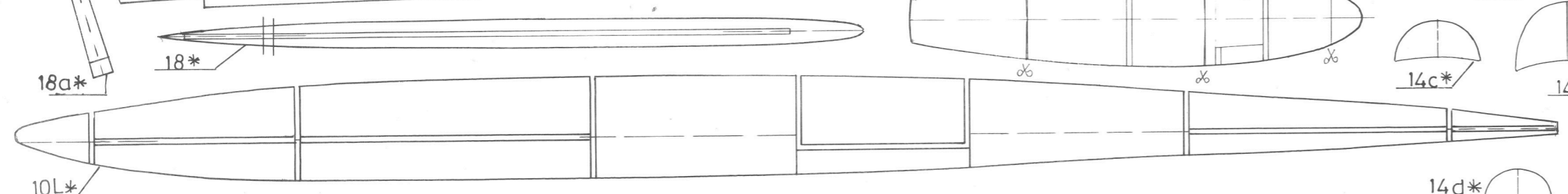
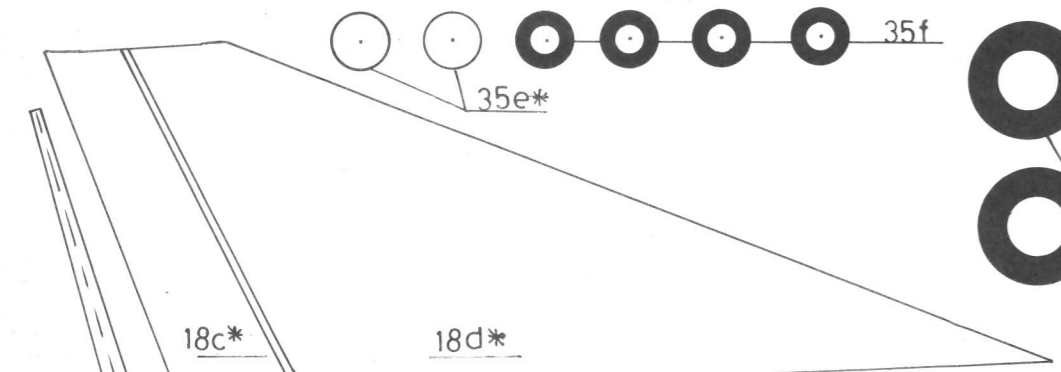
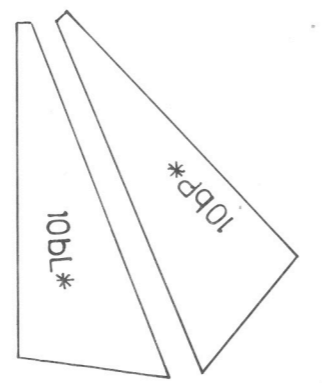
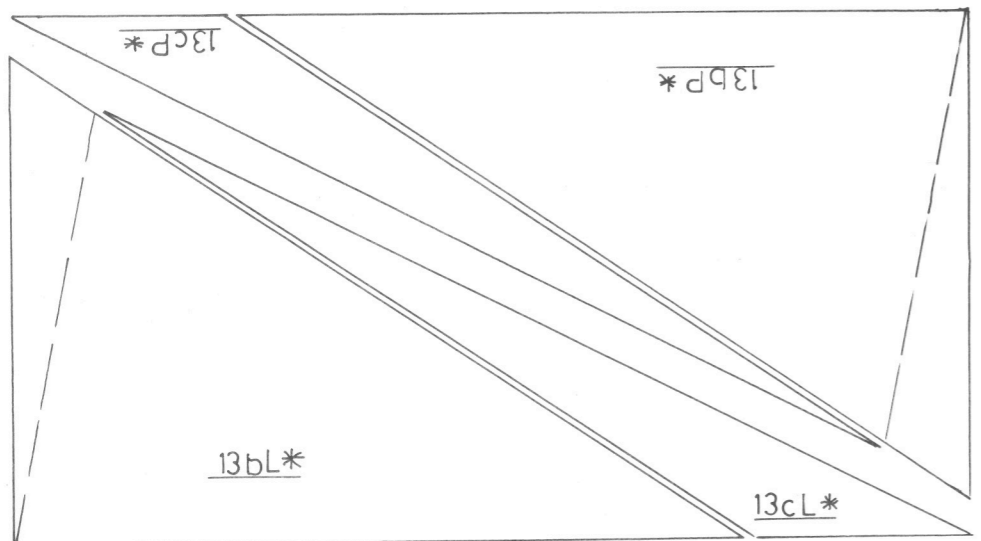


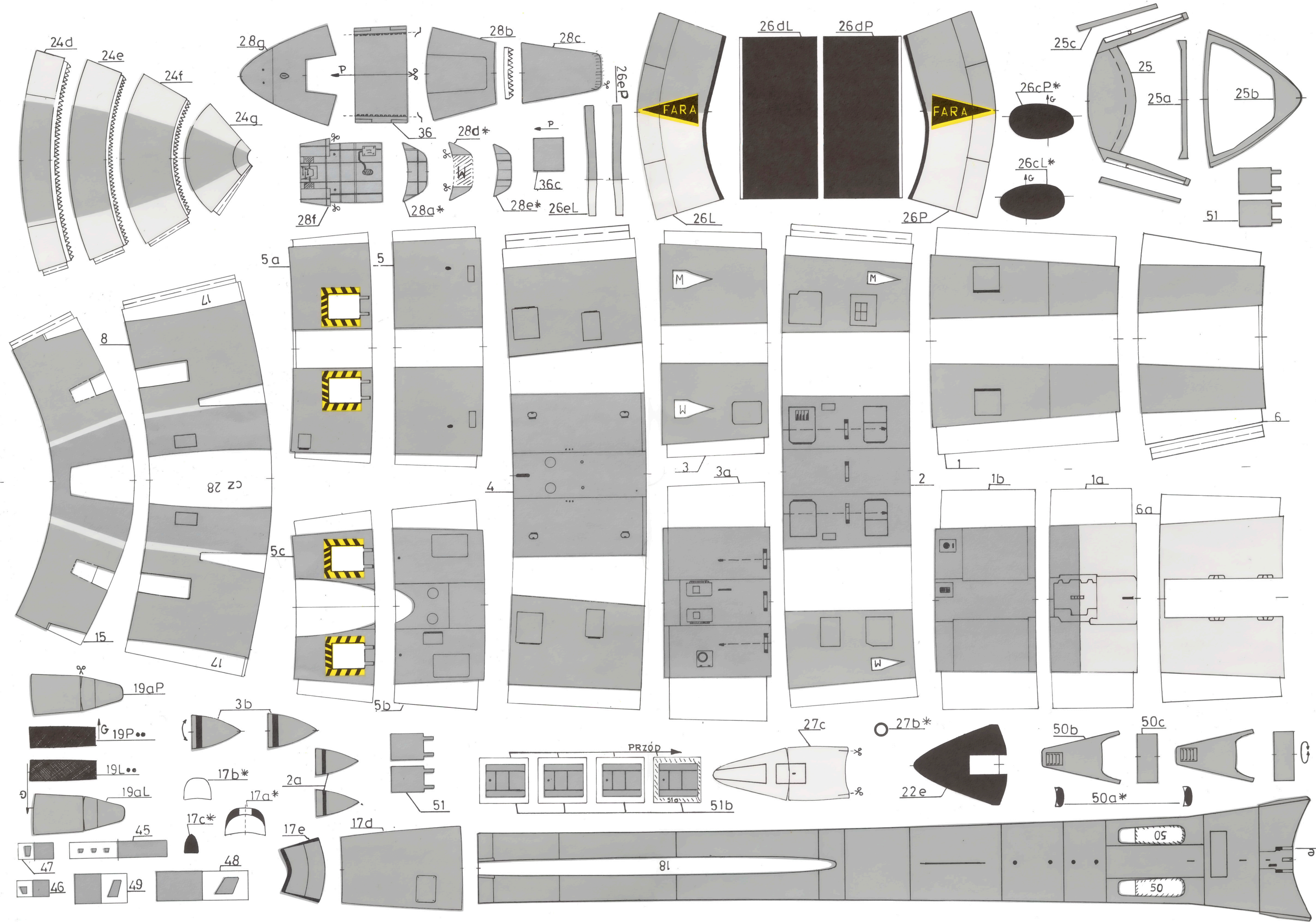


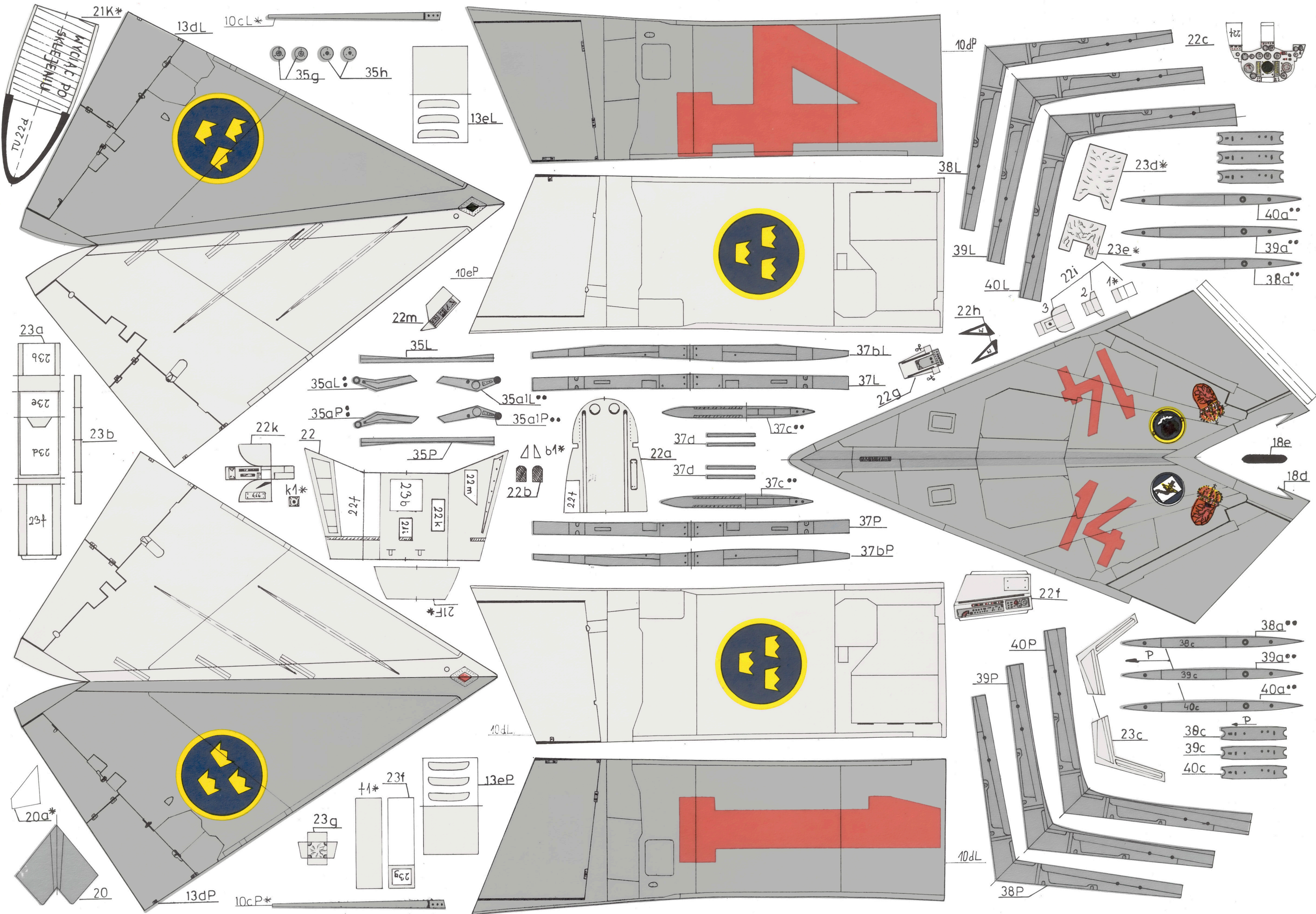
RYLONY Z
UZBROJENIEM
RYL.17

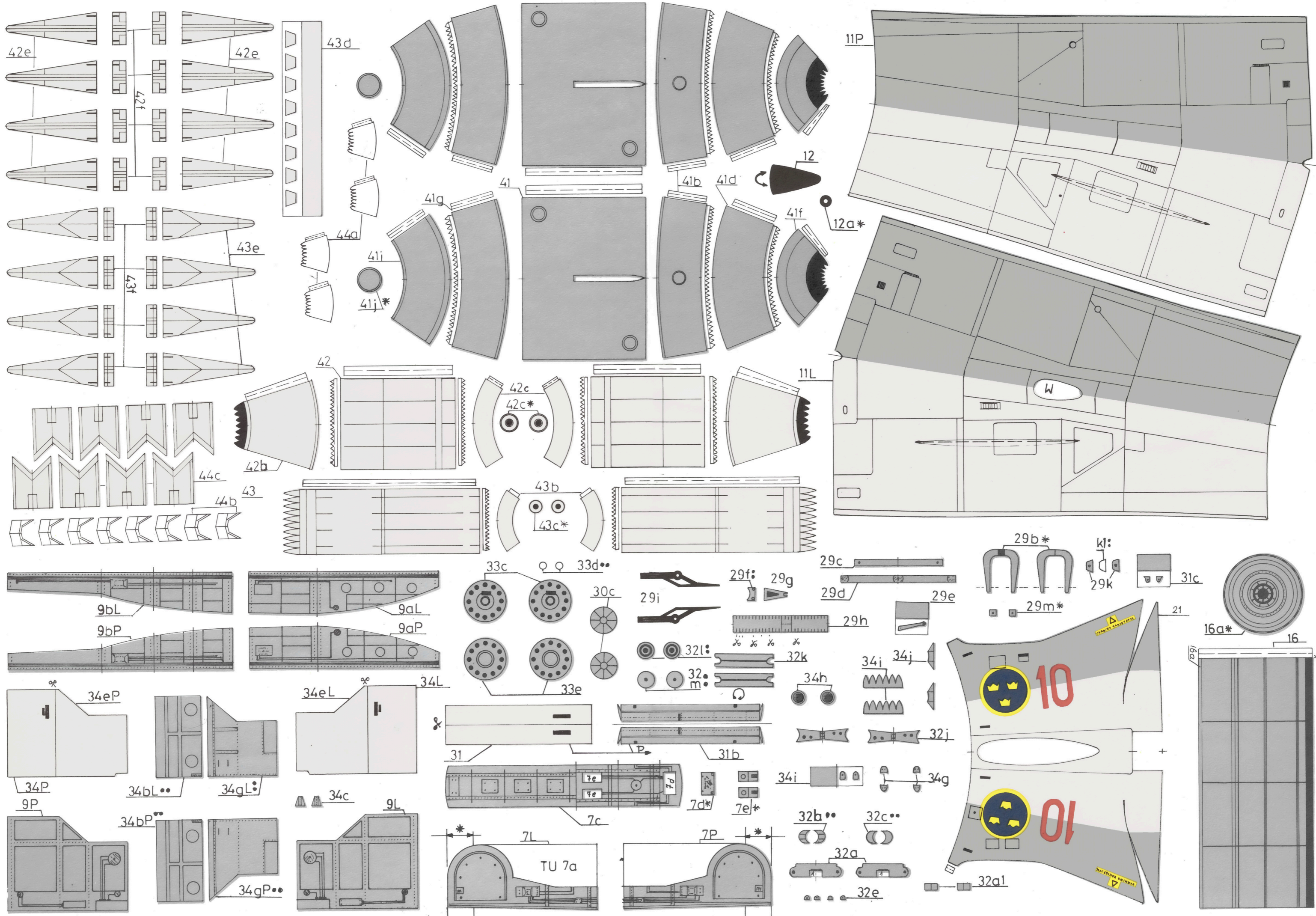












42e

42e

43d

11P

42f

43e

43f

44a

41i

41j*

41g

41

41b

41d

12

41f

12a*

43f

42

42c

42c*

11L

42b

44c

44b

43

43b

43c*

33c

33d

30c

29i

29f

29g

29c

29d

29e

29b*

29k

31c

29m*

9bL

9aL

9bP

9aP

33e

33e

32l

32m

32k

34i

34j

29m*

31c

34eP

34eL

34L

32l

32m

32k

34i

34j

29m*

31c

34P

34BL

34GL

34c

9L

31

31b

34i

34g

29m*

31c

9P

34BP

34GP

34c

9L

31

31b

34i

34g

29m*

31c

34GP

34GP

34c

9L

31

31b

34i

34g

29m*

31c

7L

TU 7a

7P

32b

32c

32a

32e

32a1

16a*

16

21

34GP

34GP

34c

9L

31

31b

34i

34g

29m*

31c

7L

TU 7a

7P

32b

32c

32a

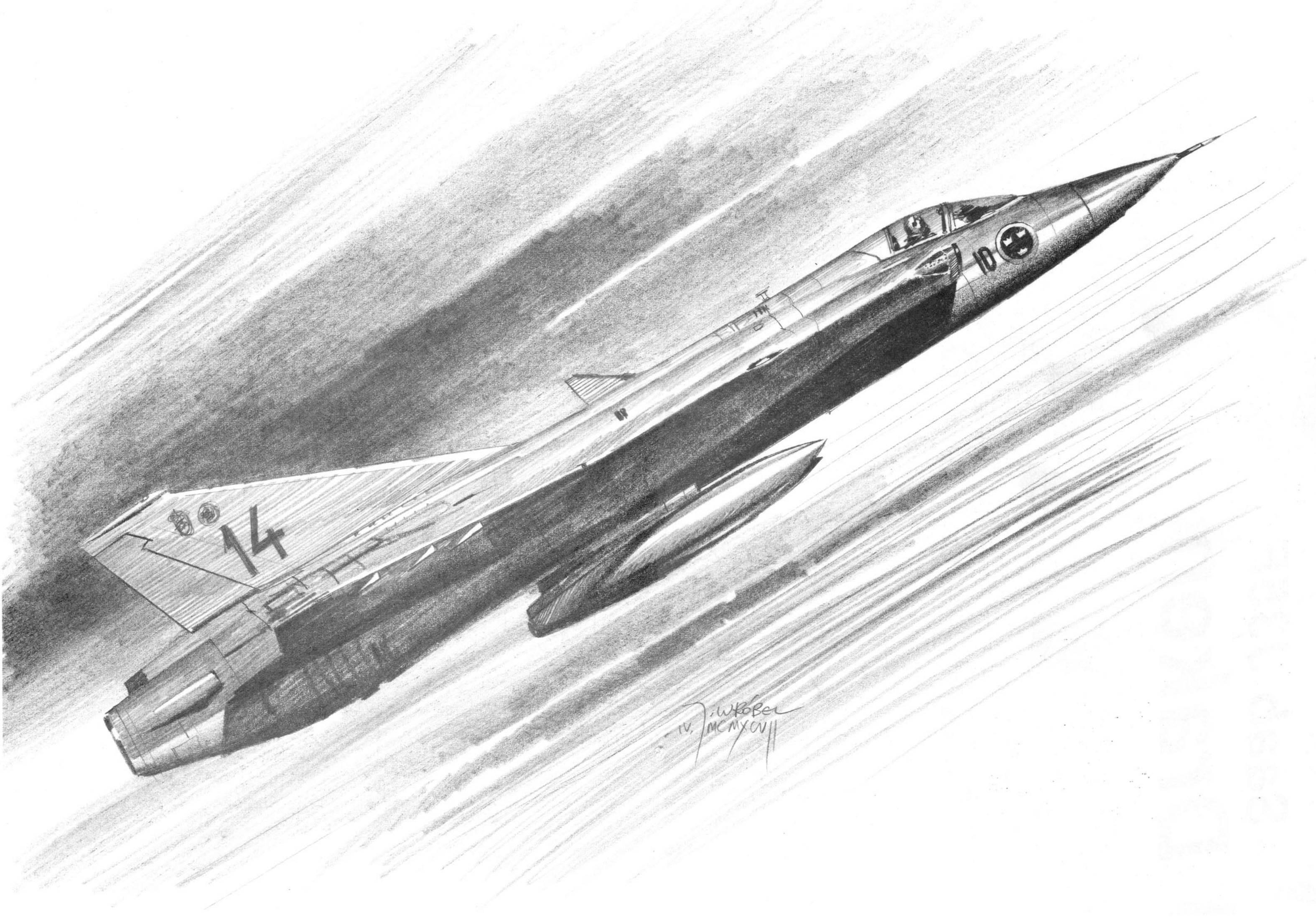
32e

32a1

16a*

16

21



14

J. W. Kober
IV, MCMXCVII