



GOMIX

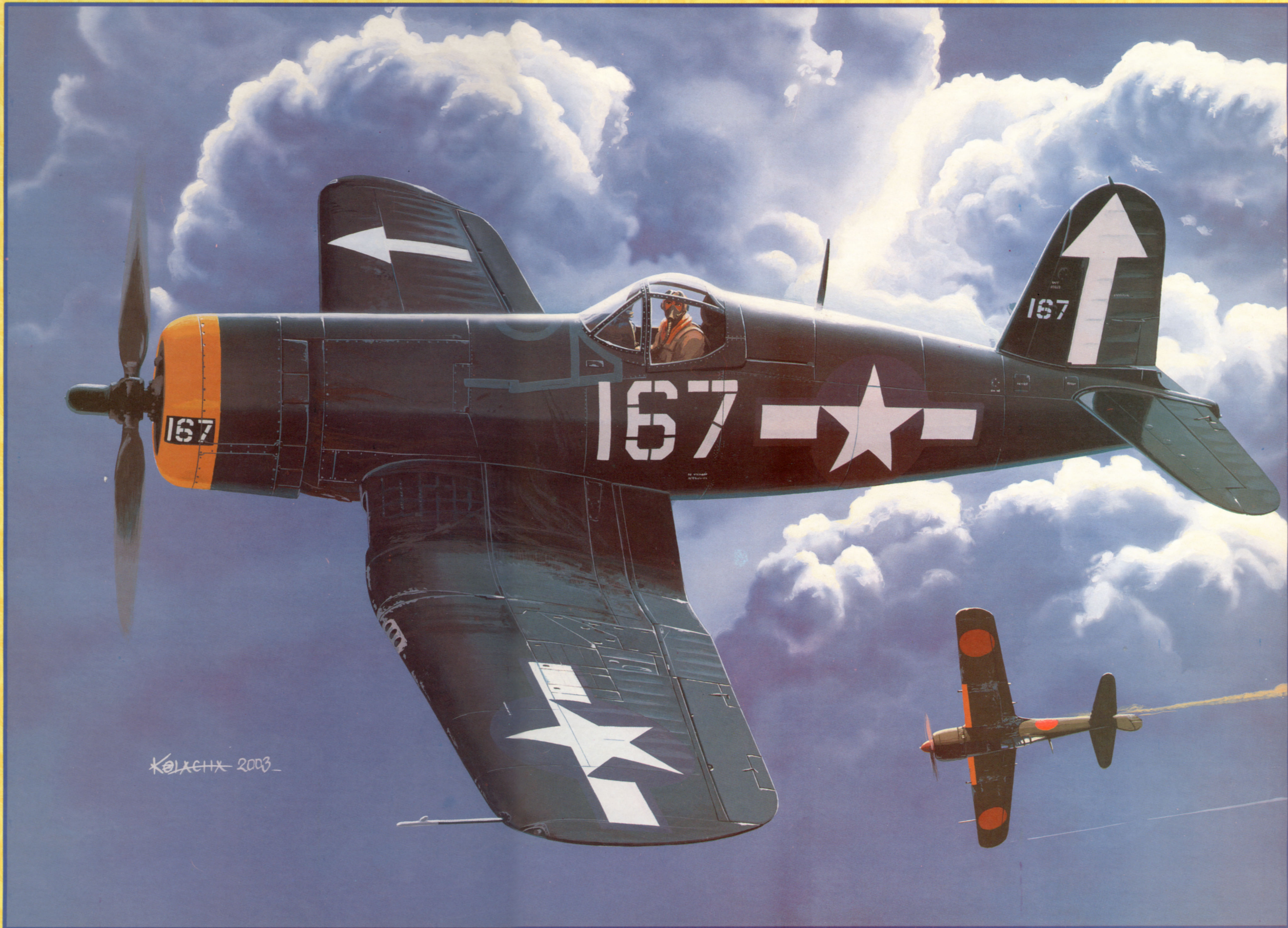
®

FLY MODEL

147

F4U-1D CORSAIR

F4U-1D CORSAIR



KOLCHIK 2003

**Model kartonowy
Skala 1:33**

dl. 30,3 cm
wys. 13,9 cm
rozp. 37,8 cm

ISSN 1233-9423

F4U-1D CORSAIR

WIELOZADANIOWY SAMOŁOT MYŚLIWSKI

W lutym 1938 roku Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych (US NAVY) ogłosiła konkurs na jednomiejscowy samolot myśliwski o bardzo wygórowanych parametrach lotu, przystosowany do działania z pokładu lotniskowca. Zwycięsko z rywalizacji kilku biur konstrukcyjnych wyszła amerykańska wytwórnia lotnicza kierowana przez pioniera lotnictwa Chance Milтона Voughta. W ten sposób w czerwcu 1938 roku podpisano kontrakt na budowę prototypu oznaczonego symbolem **XF4U-1**. Samolot zaprojektowany przez Rexa Beisela i Igora Sikorskiego, w niekonwencjonalnym układzie płata w formie spłaszczonej litery W, nazwany **F4U CORSAIR** zdobył sobie duży rozgłos, stając się jednym z najsłynniejszych myśliwców epoki silnika tłokowego w lotnictwie. Sławę tę uzyskał podczas II Wojny Światowej, szczególnie w walkach na Pacyfiku.

Prototyp **F4U CORSAIR** odbył swój pierwszy lot w maju 1940 roku, a pierwsze egzemplarze seryjne skierowano do jednostek bojowych już w czerwcu 1942 roku. Podczas oblotu prototypu osiągnięto po raz pierwszy w USA prędkość lotu 650 km/h. Koncepcja samolotu opierała się na założeniu, że będzie on posiadał znaczny nadmiar mocy. Konstruktorzy współpracując z firmą Hamilton opracowali dla nowego myśliwca śmigło o średnicy 4 metrów - największe trójłopatowe śmigło stosowane dotychczas w samolocie jednomiejscowym. Wybór płata w kształcie spłaszczonej litery W podyktowany był w pierwszym rzędzie koniecznością zapewnienia odpowiedniego prześwitu między śmigłem a ziemią i skróceniem długości goleni podwozia, nie wymagających specjalnych wzmocnień, w konsekwencji o mniejszej masie. Płat o takim kształcie okazał się również najkorzystniejszym ze względu na lepszy opływ powietrza za śmigłem. Samolot miał wyróżniać się niespotykaną dotychczas gładkością powierzchni dzięki zastosowaniu nowej technologii łączenia płyt pokrycia. W trakcie oblotów prototyp **XF4U-1** stał się najszybszym ówczesnym myśliwcem amerykańskim. Przy masie startowej 4250 kg uzyskano początkową prędkość wznoszenia 810 m/min i pułap 10730 m. Pierwotnie projektowane uzbrojenie miało obejmować cztery karabiny maszynowe oraz 20 małych bomb, o masie 2,3 kg, umieszczonych w komorach skrzydłowych. Przewidywano zrzucanie tych bomb na lecące niżej formacje bombowców nieprzyjaciela. Uzbrojenie prototypu oceniono jako niedostateczne i w samolotach seryjnych miało ono obejmować 6 karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm w przeprojektowanych skrzydłach o wzmocnionej strukturze. Jednocześnie za silnikiem zamontowano zbiornik o pojemności 897 litrów. Takie rozwiązanie spowodowało cofnięcie kabiny pilota o 0,92 m, co znacznie pogorszyło widoczność z kabiny w kierunku do przodu. Ograniczona widoczność była jedną z głównych wad myśliwca, co szczególnie odczuwało się podczas startu i lądowania, zwłaszcza na lotniskowcu. Następną odmianą seryjnych **F4U-1A** wyróżniała się podwyższoną i wypukłą górną częścią osłony kabiny, z której usunięto większą część metalowych ram szkieletu, jednocześnie w celu dodatkowego polepszenia widoczności z kabiny podwyższono fotel pilota o 22 cm. W następnych odmianach myśliwca **F4U-1D** powrócono do uzbrojenia wielkokalibrowych karabinów maszynowych i różnych wielkości bomb i pocisków rakietowych mocowanych do dwóch wysięgników pod centropłatem.

Sukcesy konstrukcyjne kolejnych wersji samolotu pozwoliły na opracowanie prototypu odmiany myśliwskiej oznaczonej **F4U-4** w wersji szturmowej z dwiema bombami. Była to niewątpliwie najlepsza wersja samolotu **F4U CORSAIR**. Masowa produkcja samolotu ruszyła od stycznia 1945 roku - nowy samolot produkowano co 82 minuty.

Samoloty **CORSAIR** przeszły chrzest bojowy nad Wyspami Salomona w 1943 roku i od razu uzyskały zdecydowaną przewagę nad wszystkimi japońskimi samolotami myśliwskimi. Był jednym z bardzo nielicznych alianckich myśliwców wyróżniających się promieniem zakrętu zbliżonym do uzyskiwanego przez japoński myśliwiec A6M Zero. Dzięki uniwersalności konstrukcji **F4U** był używany jako dzienny myśliwiec przechwytyjący, myśliwiec bombardujący, samolot szturmowy, myśliwiec nocny oraz samolot rozpoznawczy. Opinie pilotów latających na samolotach **CORSAIR** były skrajnie przeciwne. Jedni uważali **F4U** za najlepsze myśliwce II Wojny Światowej, inni uważali je za najmniej udane samoloty, stwarzające zagrożenie dla pilota. Nie ulega wątpliwości, że myśliwiec **F4U** wymagał od pilota bardzo starannego i stosunkowo długiego treningu.

Przewaga zalet nad wadami przyczyniła się do utrzymania samolotów **F4U** na uzbrojeniu jednostek bojowych USA do końca 1952 roku. **CORSAIR** był zarazem ostatnim eksploatowanym bojowo amerykańskim myśliwcem z silnikiem tłokowym. US Navy uważała **F4U CORSAIR** za swój najlepszy myśliwiec morski budowany masowo podczas II Wojny Światowej. Piloci latający na **F4U** zestrzelili 2140 samolotów japońskich przy własnych stratach 189 maszyn. Japońscy piloci obawiali się myśliwców **F4U**, czego wyrazem stały się nadawane im przydomki: "gwizdząca śmierć", "wygięte skrzydło" czy "słodkie paskudztwo"

28 sierpnia 1943 roku pilot A. Jensen z dywizjonu VMF-214 na myśliwcu **F4U-1** dokonał jednego z największych wyczynów w historii wojny lotniczej na Pacyfiku. Odłączając się podczas tropikalnej ulewy od swej formacji, Jensen zmniejszył wysokość lotu i nagle znalazł się nad japońskim lotniskiem. Obniżył w tej sytuacji lot do wysokości kilkunastu metrów i zaczął ostrzeliwać samoloty ustawione na pasie startowym. Zniszczył w tej akcji lub uszkodził 8 myśliwców Zero, 4 bombowce Val i 12 bombowców Betty.

W okresie II Wojny Światowej samoloty **CORSAIR** stanowiły także wyposażenie lotniskowców brytyjskich, nowozelandzkich oraz meksykańskich. **F4U CORSAIR** używane przez Lotnictwo Marynarki brytyjskiej miały skrócone skrzydła w celu hangarowania na lotniskowcach angielskich, których pomieszczenia hangarowe były niższe niż na lotniskowcach amerykańskich.

Zamówienia na samoloty **F4U CORSAIR** były tak duże, że oprócz zakładów Voughta licencyjną produkcję uruchomiono również w zakładach Goodyear oraz Brewster. Ogółem w trakcie produkcji trwającej do 1952 roku wytworzono 12 571 egz. samolotu.

Samolot **F4U CORSAIR** był jednomiejscowym metalowym, z wyjątkiem płóciennego pokrycia części skrzydeł, jednosilnikowym dolnopłatem myśliwskim i myśliwsko-bombowym z podwoziem klasycznym wciągany w locie i pojedynczym usterzeniem pionowym.

DANE TECHNICZNE

F4U-1D CORSAIR - SAMOŁOT MYŚLIWSKO-BOMBOWY

| | | | |
|--------------------|---|---------------|-------------|
| ROZPIĘTOŚĆ | - 1249 m; | ZAŁOGA | - 1 osoba; |
| DŁUGOŚĆ | - 9,99 m; | MASA WŁASNA | - 4 025 kg; |
| WYSOKOŚĆ CAŁKOWITA | - 4,58 m; | MASA STARTOWA | - 5 460 kg; |
| ZASIĘG MAX. | - 3 080 km; | PULAP | - 11 250 m; |
| PRĘDKOŚĆ MAX. | - 658 km/h na wysokości 6 070 m; | | |
| NAPĘD | - silnik gwiazdowy Pratt & Whitney R-2800-8 Double Wasp o mocy 1 470 kW (2000KM); | | |
| UZBROJENIE | - 6 karabinów maszynowych kal. 12,7 mm w skrzydłach, podwieszane 1 800 kg bomb lub 8 niekierowanych rakiet kal. 127 mm. | | |

| | |
|---|---|
| Ilustracja na okładce: | Zbigniew Kolacha |
| Projekt modelu: | Łukasz Fuczek |
| Druk: | PRO100 |
| MODEL KARTONOWY 1:33 FLY MODEL nr 147 F4U-1D CORSAIR ISSN 1233 - 9423 Rok wydania 2004 | WYDAWCA PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWE GOMIX LESZEK GOŁDYN 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 www.gomixmodel.pl |
| WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE PRZEDRUK I KOPIOWANIE FRAGMENTÓW LUB CAŁOŚCI JEDYNIEM ZA ZGODĄ WYDAWCY | |

BUDOWA MODELU

Model samolotu F4U-1D CORSAIR został opracowany w skali 1:33. Samolot z nr bocznym 167 wchodził w skład grupy lotniczej lotniskowca "Bunkier Hill".

ZASADY OGÓLNE

- Przed sklejaniem 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
- Kolejność budowy zbliżona jest do kolejności numeracji. Model należy kleić w kolejności przedstawionej na rysunkach montażowych, co jest bardzo ważne szczególnie w fazie sklejania kadłuba.
- W trakcie budowy modelu stosujemy zasadę wstępnego dopasowania części "na sucho".
- Symbole literowe części w opisie, na rysunkach i schematach oznaczają odpowiednio : L - stronę lewą, P - stronę prawą. Części oznaczone literą L (lewa) sklejamy analogicznie jak części oznaczone literą P (prawa).
- 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 pierścień i kleić na styk. Symbol (⊙) oznacza, że element należy uformować w pierścień i kleić na zakładkę. Symbol (↔) określa kierunek zwijania. Części owalne, przed uformowaniem w pierścień, należy kilkakrotnie przeciągnąć np. na krawędzi stołu.
- 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.
- Do klejenia modelu należy stosować odpowiednie kleje, w zależności od sklepanych materiałów. Elementy z papieru, kartonu i tektury, sklejamy klejem uniwersalnym (np. na bazie wikolu), dobre wyniki daje również zastosowanie kleju butapren. Do łączenia elementów drewnianych z kartonem stosujemy również kleje na bazie wikolu 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 !
- 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.
- 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 bieżnika chropowatości. Istniejące w wycinance kołpaki kół, należy nakleić na odpowiednie powierzchnie kół. Jako osie kół należy wykorzystać drut o odpowiedniej średnicy.
- Oszklenie kabiny pilota, stanowisk strzeleckich itp. można wykonać na podstawie szablonu zamieszczonego na arkuszu z rysunkami. Zaleca się jednak wykonanie dostępnego na rynku modelarskim, uformowanego z folii PCV oszklelenia modelu.
- 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.
- W celu poprawienia estetyki modelu należy retuszować wycięte krawędzie części np. wodną farbą akwarelową w odpowiednim kolorze.
- Chcąc zabezpieczyć model, uszytnić jego konstrukcję, ułatwić przysługą 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

Kadłub modelu sklejamy zgodnie z rysunkiem złożeniowym 7. Rozpoczynamy od sklejania cz.1. Wręgi 1a i 2a wklejamy we wskazanym miejscu. Część 2 przyklejamy za pomocą sklejek do cz. 1. Wklejamy cz. 3 oraz podłogę cz. 4 (rys. 2.). Przyklejamy wyposażenie kabiny pilota - boczne panele - cz. 5L, 5P oraz ich wyposażeń. Przyklejamy tablicę przyrządów. Istnieje możliwość zrobienia tablicy przostycznej - w cz. 6 wycinamy białe pola i retuszujemy krawędzie. Pod spód przyklejamy wykonaną we własnym zakresie folię, a pod nią przyklejamy cz. 6. Całość przyklejamy we wskazanym miejscu na rys. 7. Segmenty kadłuba cz. 16, 17 i 18 przyklejamy we wskazanym miejscu na rys. 7. W cz. 17 wklejamy cz. 17b, odpowiednio je formując. Segment 19 sklejamy zgodnie z rys. złożeniowym. W segmencie cz. 20 wklejamy podłogę kółka ogonowego cz. 20b.

Statecznik pionowy wykonujemy zgodnie z rys. 5. UWAGA ! Statecznik pionowy można wykonać w dwóch wariantach: jako element ruchomy lub w wersji nieruchomej. Okleję statecznika pionowego cz. 23L i 23P przyklejamy w oznaczonym miejscu zgodnie z rys.4.

Statecznik poziomy cz. 24L i 24P sklejamy w podobny sposób jak statecznik pionowy. Również możemy wykonać go jako element ruchomy rozcinając cz. 24L i 24P i przyklejając odpowiednio uformowaną cz. 24a,b oraz szkielec cz. 25 - 26.

Skrzydła zaczynamy od sklejania ich szkieletu cz. 29. W miejscu oznaczonym na rys. 8, montujemy szablon z drutu E, w późniejszym montażu posłuży on nam do mocowania goleni cz. 34. Kolorem zadrukowanym wklejamy do środka część 29f-g L,P. Następnie oklejamy cz. 27, 27b, 27c. Należy pamiętać, że zanim przykleimy cz. 27 należy wyciąć w niej zaznaczony otwór i wkleić uprzednio przygotowaną cz. 28 —patrz rys. 12 i 15. Cz. 30 przyklejamy w oznaczonym miejscu zgodnie z rys. 12. Gotowy element przyklejamy do kadłuba. UWAGA ! W modelu nie przewidziano sklejek łączących skrzydła z kadłubem. Należy więc uważnie dopasować łączenie w/w części. Cz. 31 pylony pod zaczep zbiorników paliwa sklejamy zgodnie z rys. 16 i przyklejamy do dolnej powierzchni skrzydeł. Cz. 32 szkielec skrzydła sklejamy zgodnie z rys. złożeniowym 20. UWAGA ! Można wykonać alternatywnie ruchome elementy.

Goleń podwozia głównego cz. 34 zwijamy w rurkę, pamiętając, aby do jej środka wsunąć szablon J. Cz. 34b zwijamy w rurkę i lekko obcinamy, tak aby płasko przylegała do cz. 34 oraz podłogi we wnęcie. Kółko zostało uwzględnione w modelu jako szablon. Należy podkleić je tekturą do grubości ok. 8-9 mm. Kółko ogonowe wraz z hakiem wykonujemy wg rys. 7. **Dopuszcza się zastosowanie w budowie modelu gotowych toczonych kół drewnianych.** Należy je wówczas odpowiednio pomalować stosownymi barwami. Cz. 39, 39a,b L,P, 40, 40a L,P sklejamy ze sobą i przyklejamy jako osłonę wnęk podwozia głównego. Cz. 41 L,P przyklejamy w miejscu oznaczonym na skrzydle.

Wiatrochron cz. 42 odpowiednio kształtujemy i przyklejamy w oznaczonym miejscu rys. 21. Uprzednio należy wyciąć miejsce oznaczone literą "W" i wkleić szablon z folii. Owiewkę cz. 43 wykonujemy wg rys. 18. **Zaleca się wykorzystanie dostępnej na rynku modelarskim gotowej wyłóczki oszklelenia kabiny wykonanej z folii PCV (prod. P.H. GOMIX).**

Silnik wykonujemy wg rys. 13. Cz. 46 sklejamy w rurkę . Przyklejamy wręgi 46a. Doklejamy cz. 46b i46c. Cz. 47, 48 i 49 przyklejamy w oznaczonych miejscach. Cylindry cz. 50 sklejamy w rurkę oraz formujemy jej górną powierzchnię. Od przodu przyklejamy cz. 50a. Śmigło i jego kołpak wykonujemy zgodnie z rys. 14 i 17. Osłonę silnika cz. 55 oraz 55a sklejamy zgodnie z rys. 1. Gotowy element przyklejamy przed zamontowaniem śmigła !

Dodatkowe zbiorniki paliwa sklejamy wg rys. 10. Gotowe przyklejamy do cz. 31.

Rakiety cz. 57 wykonujemy zgodnie z rys. 10. Gotowe przyklejamy do cz. 58, a całość do dolnych powierzchni skrzydeł - patrz rys. zestawieniowy.

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:

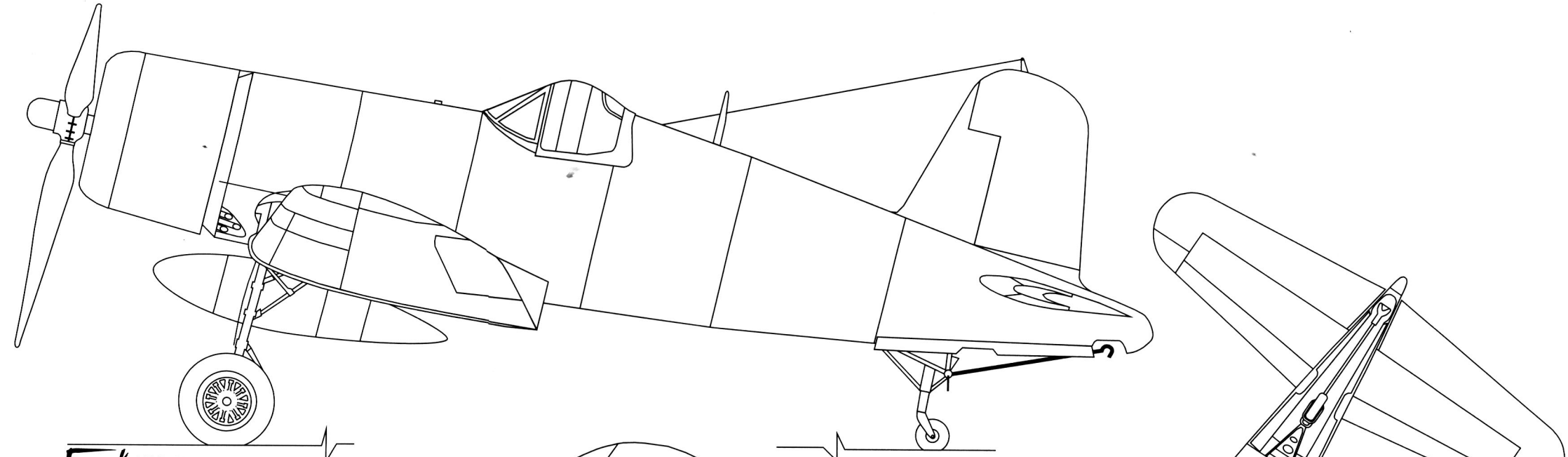
P.H. GOMIX, 15-427 BIAŁYSTOK, ul. LIPOWA 6
tel. (0 85) 732 20 11 tel./fax (0 85) 740 65 61 tel./fax (0 85) 663 63 01 www.gomixmodel.pl



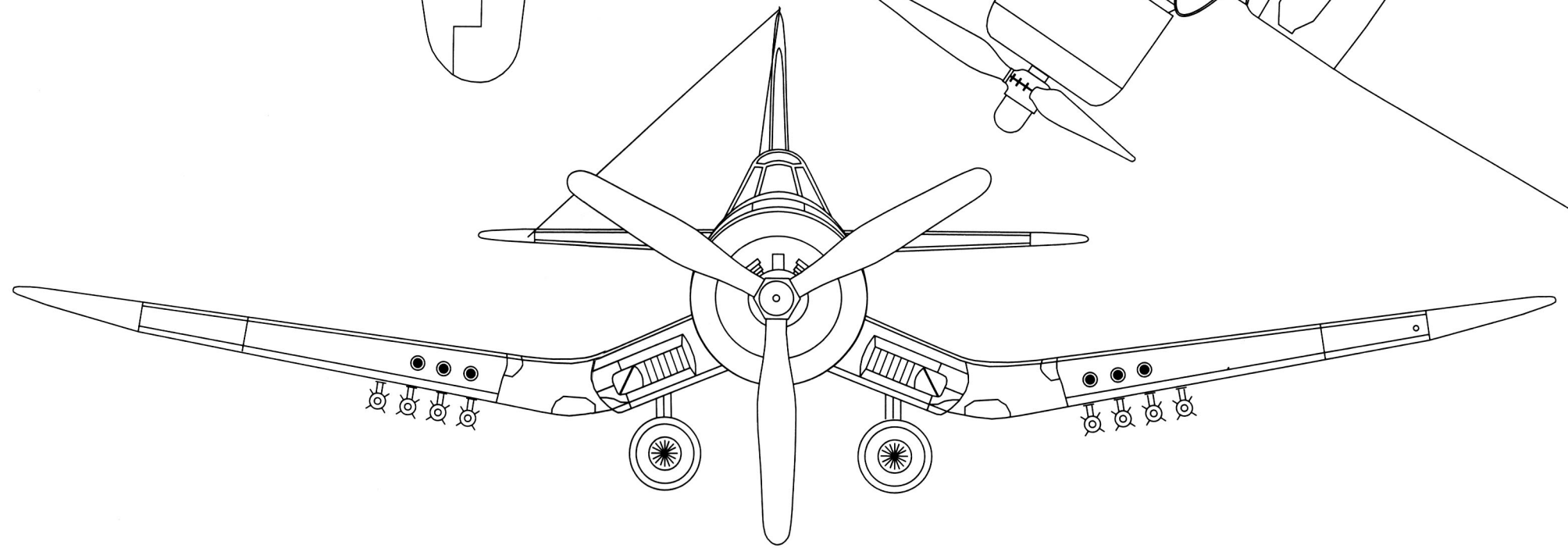
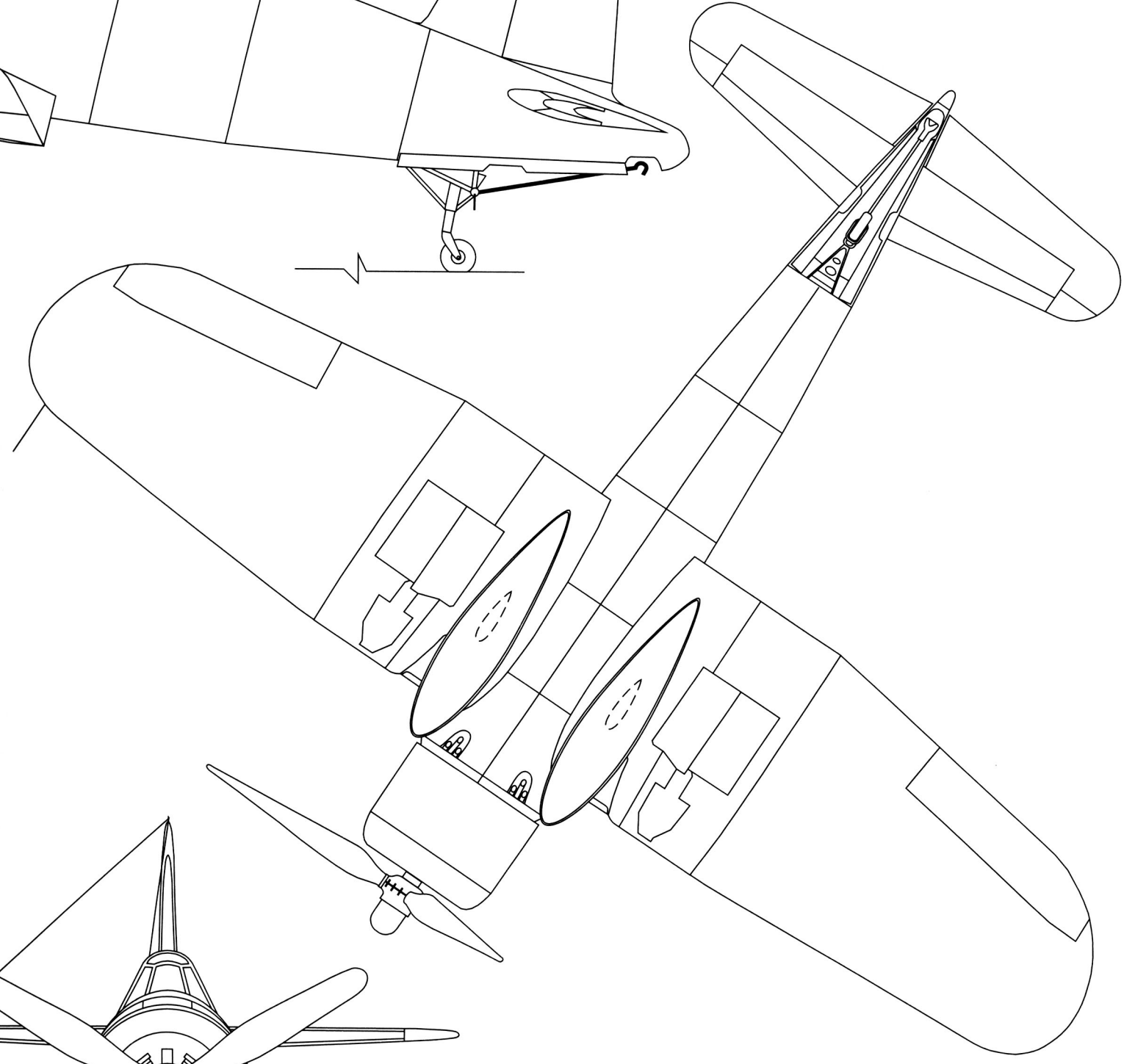
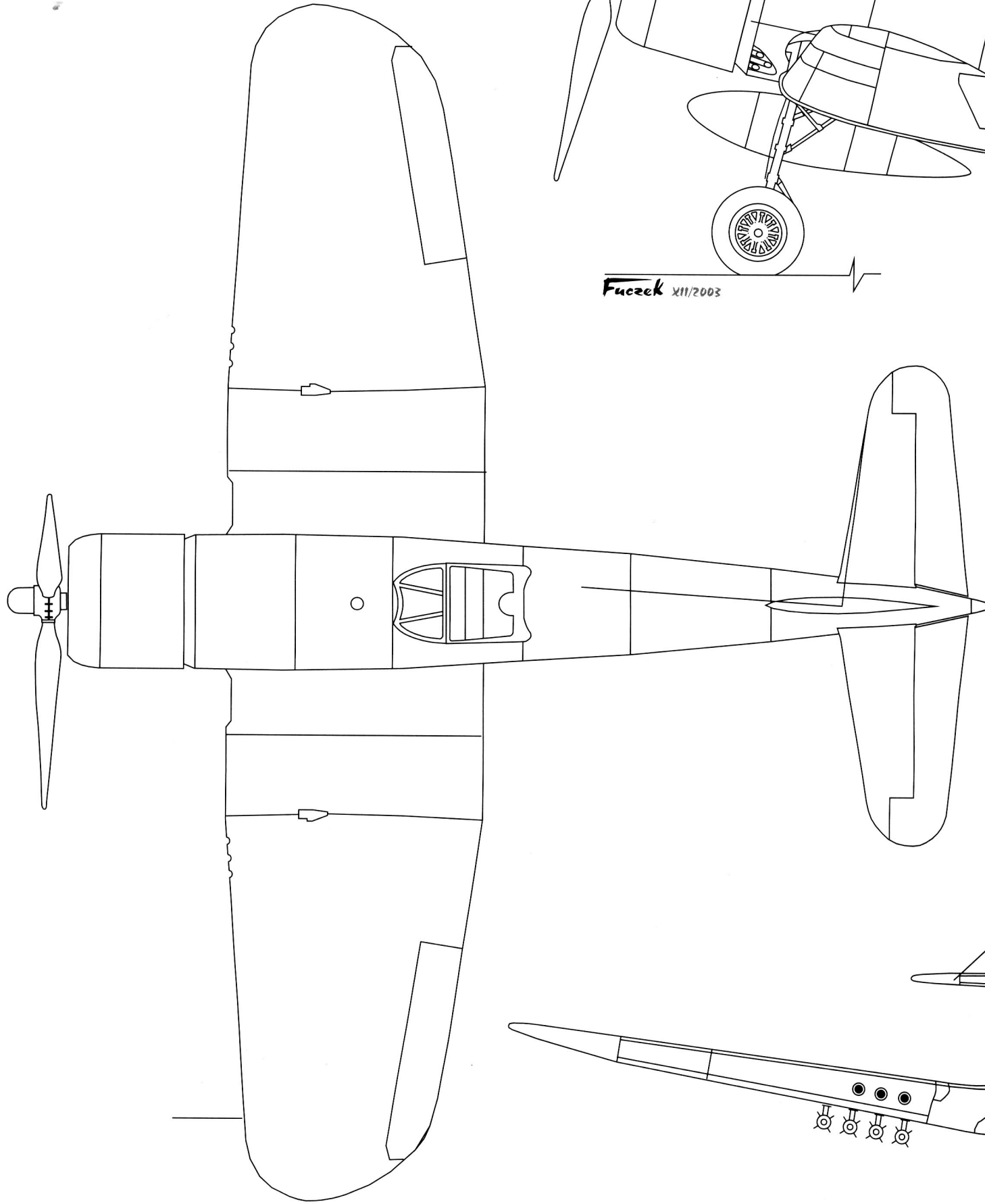
Chance - Vought

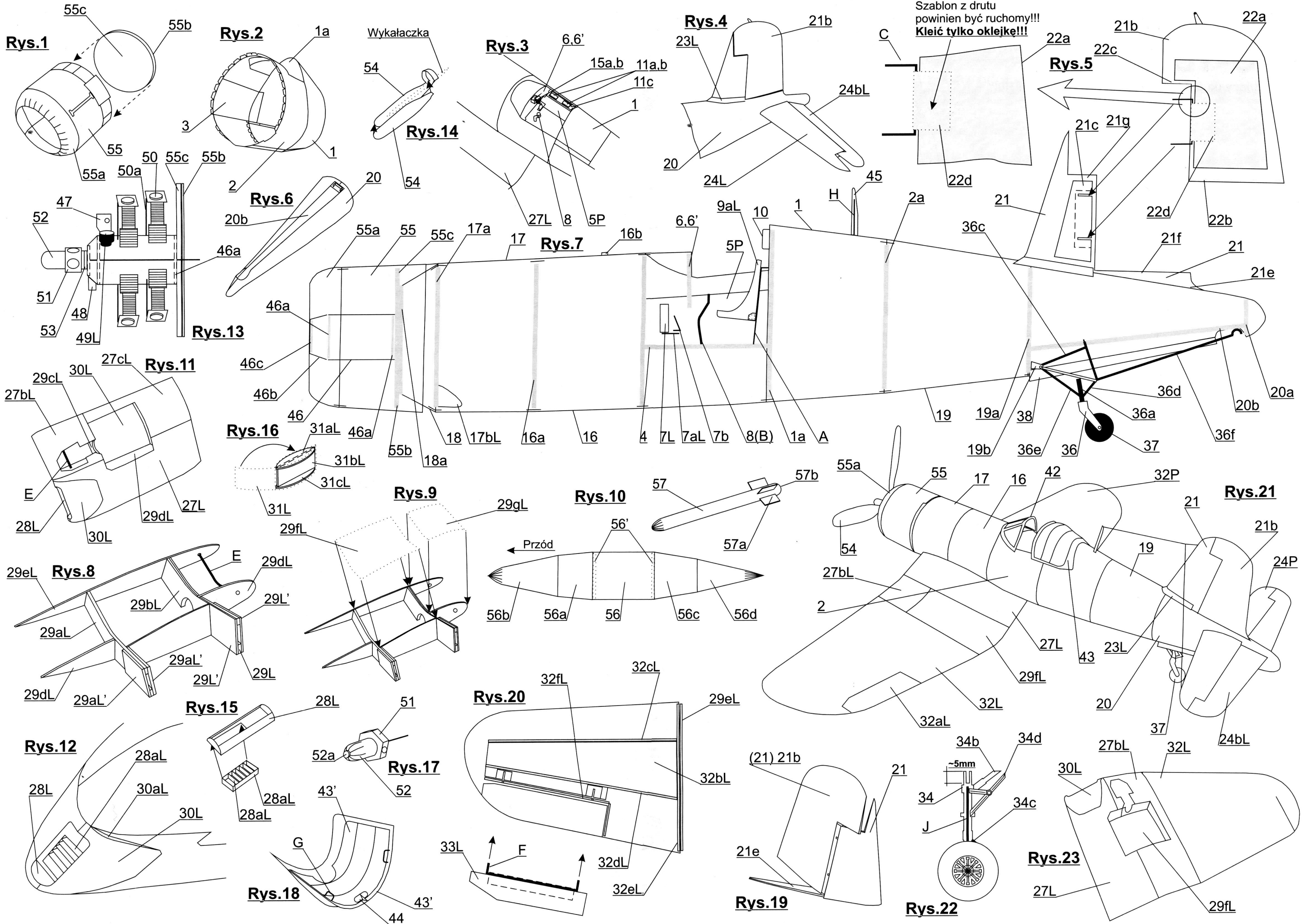
F4U-1D Corsair

stacjonujący na pokładzie lotniskowca "Bunker Hill"



Fuzek XII/2003





Rys.1

Rys.2

Rys.3

Rys.4

Rys.5

Rys.8

Rys.16

Rys.9

Rys.10

Rys.21

Rys.12

Rys.15

Rys.17

Rys.20

Rys.22

Rys.23

Szablon z drutu powinien być ruchomy!!!
Kleić tylko oklejkę!!!

Wykłaczką

Przód

~5mm

J

