

F-8 CRUSADER

W 1953 roku zespół firmy Vought został wybrany spośród 8. biur projektowych do zbudowania pierwszego, bazującego na lotniskowcu, ponadźwiękowego samolotu dla US NAVY. Pierwszy lot samolotu oznaczonego XF-8U-1 odbył się 25 marca 1955 roku. Do produkcji seryjnej wdrożono go w listopadzie 1956 roku pod oznaczeniem F-8A. Pomimo wszelkich ograniczeń związanych z prowadzeniem działań z lotniskowców F-8 miał lepsze osiągi niż lądowy F-100 z tego samego okresu, mimo że zastosowano w nim prawie identyczny silnik i zbiornik wodorowy (5300 l.). Cechą charakterystyczną jest zamontowanie sterów nad kadłubem w sposób umożliwiający ich unoszenie, co pozwala manewrować walt natarcia. W rezultacie uzyskano możliwość lądowania „nosem do ziemi” przy jednoczesnym zapewnieniu płowci bardzo dobrej widoczności do przodu, ponadto możliwe było zaparkowanie krótkiego podwozia chowanego w kadłubie samolotu. Przez cały okres produkcji zbudowano 1289 egzemplarzy.

DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ - 10,72
DŁUGOŚĆ - 16,81
WYSOKOŚĆ - 4,8
POWIERZCHNIA SKRZYDEŁ - 24,54m²
MASA WŁASNA 8935 kg
MASA MAX. - 15420 kg
PRĘDKOŚĆ MAX. BEZ PODWIESZEŃ - 1827 km/h
PROMIEN BOJOWY - 708 km

UZBROJENIE:

4 działka COLT MK -12 kaliber 20 mm, każde z zapasem 84 lub 144 naboju, oraz rakiety krótkiego zasięgu SIDEWINDER. Na pylonach podskrzydłowych możliwość przeniesienia bomb oraz wyrzutników kasetowych

MODEL OPRACOWANO W SKALI 1:33

OPIS BUDOWY MODELU:

1. Przed przystąpieniem do budowy modelu przeanalizować dokładnie rysunki montażowe.
2. Wszystkie elementy oznaczone gwiazdką podkleić kartonem.
3. Pola zakreślane wyciąć
4. Wzmocnienia goleni wykonać z drutu - spinacze biurowe.
5. Elementy wycięte z arkusza przed sklejeniem starannie uformować i doposażyć.
6. Oszkleć kabiny wykonać z przezroczystej folii lub zastosować gotowy zestaw oszkleń firmy GOMIX.
7. Wszystkie ubytki kolorów uzupełnić odpowiednio dobraną farbą.

Budowę modelu rozpoczynamy od sklejenia węgiel podwozia głównego. W tym celu część nr 31 sklejamy w oznaczonych miejscach z wręgami 5a i 5b, które łączymy w segment doklejując część nr. 6. W oznaczone miejsca przyklejamy wręgi 32a i 32b. Całość pokrywamy częścią 32. Montujemy wręgę 33 w której wykorzystujemy otwór umożliwiający przyklejenie goleni głównych podwozia. Wycinamy z arkusza część 34, odpowiednio kształtujemy i przyklejamy do części 32,33 i 31. W ten sposób powstanie dwo komory podwozia głównego. Przeszlizni znajdująca się pomiędzy wręgą 33 i wręgą 6 oklejamy częścią 35. Na przegrodzie (część 34) montujemy element złożony z części 36. Pozostałe elementy wyposażenia węgiel podwozia można przykleić w momencie wykonywania goleni.

KADŁUB-po sklejeniu segmentu nr. 6 wraz z węgiel podwozia głównego przysługujemy do klejenia kadłuba. Poszczególne segmenty kadłuba sklejamy na przemian a mianowicie: segment nr.5 i nr.7 potem segment nr. 4 i nr.8, nr.3 i nr.9, nr.2 i nr.10, nr.1. Segmenty nr. 2 i nr.3 łączymy ze sobą na „styk”. W dolnej części segmentu nr.8 wycinamy miejsce na hak.

WLOT POWIETRZA- wręgi 9a oklejamy paskiem łączącym, przyklejamy część 11. Cały element przykleić do wręgi nr. 2a i segmentu 2. Z przodu przyklejamy część nr. 12. Część nr. 13 kształtujemy na wzór 13a, którą wklejamy w oznaczone miejsce części nr. 13. Gotowy wewnętrzny element wlotu powietrza przyklejamy do wręgi nr. 2b i wewnętrznej powierzchni wręgi nr. 9a. Z przodu wlotu przyklejamy część nr.14.

DYSZA SILNIKA- część 15a wzmocniamy kartonem. Przykleić sztabek 15b. Część 15a przykleić do części nr. 15. Pozostałe elementy dyszy sklejamy wierzchnią. Część nr.18 naklejamy na część nr.17. Tak sklejone części nakleić na część nr.10. Użytkujemy w ten sposób pioniec wklejamy do środka dyszy nr. 15 tak aby wystawał poza obrys kadłuba 3 mm.

DZIAŁKA BOGZNE- w segmentcie nr.3 wycinamy miejsca na sztabki część nr.19, które przed wklejeniem należy lekko wyprofilować. Wycinamy część nr.20 P i L, którą w oznaczonych miejscach przecinamy i osadzamy. Podklejamy paskami łączącymi. Wklejamy wręgę nr. 20a. Całość przyklejamy do boku kadłuba. Części nr.20g i 20d kształtujemy w półkierunku i przyklejamy w oznaczonych miejscach.

STATECZNIK PIONOWY - wklejamy dźwigar część nr. 21a. Z przodu dźwigara do kadłuba przykleić zebro część nr.21c z tyłu nr.21b. Do dźwigara 21a i zebra 21b przykleić rozprawkę wzmocniająca statecznik Wzdłuż tylnej krawędzi rozprawkę nakleić tylny dźwigar część 21e. Z przodu przed zebrem 21e wklejamy rozprawkę część 23b, którą oklejamy paskiem łączącym. Przygotowany statecznik części nr.21b przyklejamy do kadłuba. Do statecznika doklejamy część nr.22- ster kierunku.

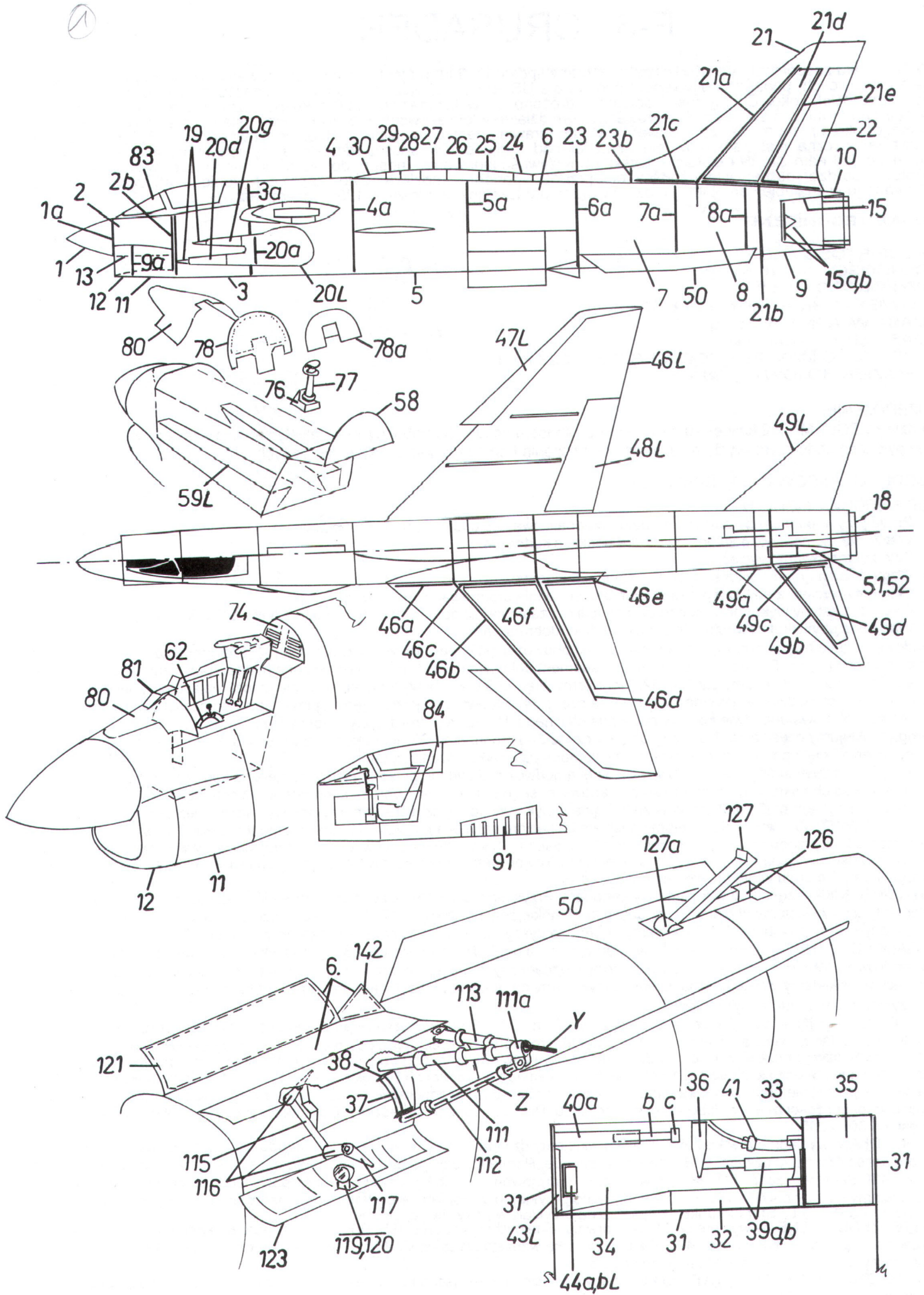
Następnie po stronie grzbietowej kadłuba od rozprawk nr.23b przyklejamy listwę część nr.23a. Kolejne segmentami doklejamy poszczególne części belki kadłubowej, część nr.23-30. Po obu stronach statecznika pionowego w dolnej strefie nakleić listwy część nr. 30L i 30P.

SKRZYDŁA-w wydrążeniu w kadłubie miejsca wkładamy dźwigary część nr.46b i 46d. Z przodu dźwigara 46b naklejamy zebro część 46e z tyłu dźwigara 46d. zebro część 46e. Pomiędzy dźwigarami wkład zebro część 46c i rozprawkę wzmocniającą część 46f. Skrzydła część 46P i 46L w wycięciu i uformowaniu w ich końcówki wkładamy paski łączące. Na krawędzi natarcia przyklejamy część nr. 47P i 47L. Gotowe skrzydło przyklejamy dokładnie do kadłuba. Następnie przyklejamy klapy część nr. 48 P i 48 L. Ster kierunku i klapy można przykleić w pozycji wychylonej.

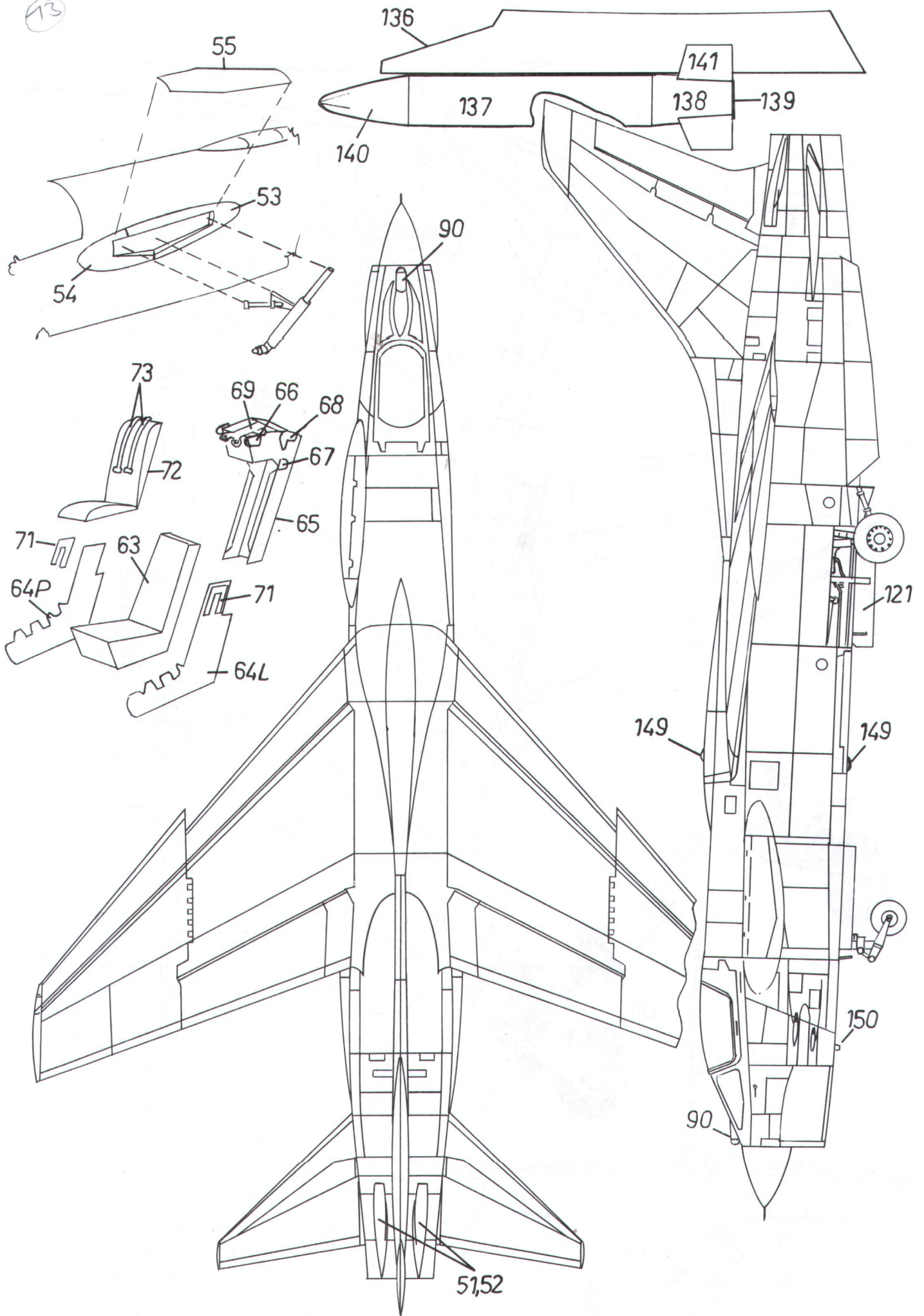
USTĘPIENIE TYLNE-w wycięciu w kadłubie otwory wkład dźwigar część 49b. Pomiędzy dźwigar do kadłuba przykleić zebro przednie część 49a i tylną część 49c. Wkląć rozprawkę wzmocniającą część 49d. Sklejone stateczniki część 49P i 49L osadzamy na dźwigarze i przyklejamy do kadłuba.

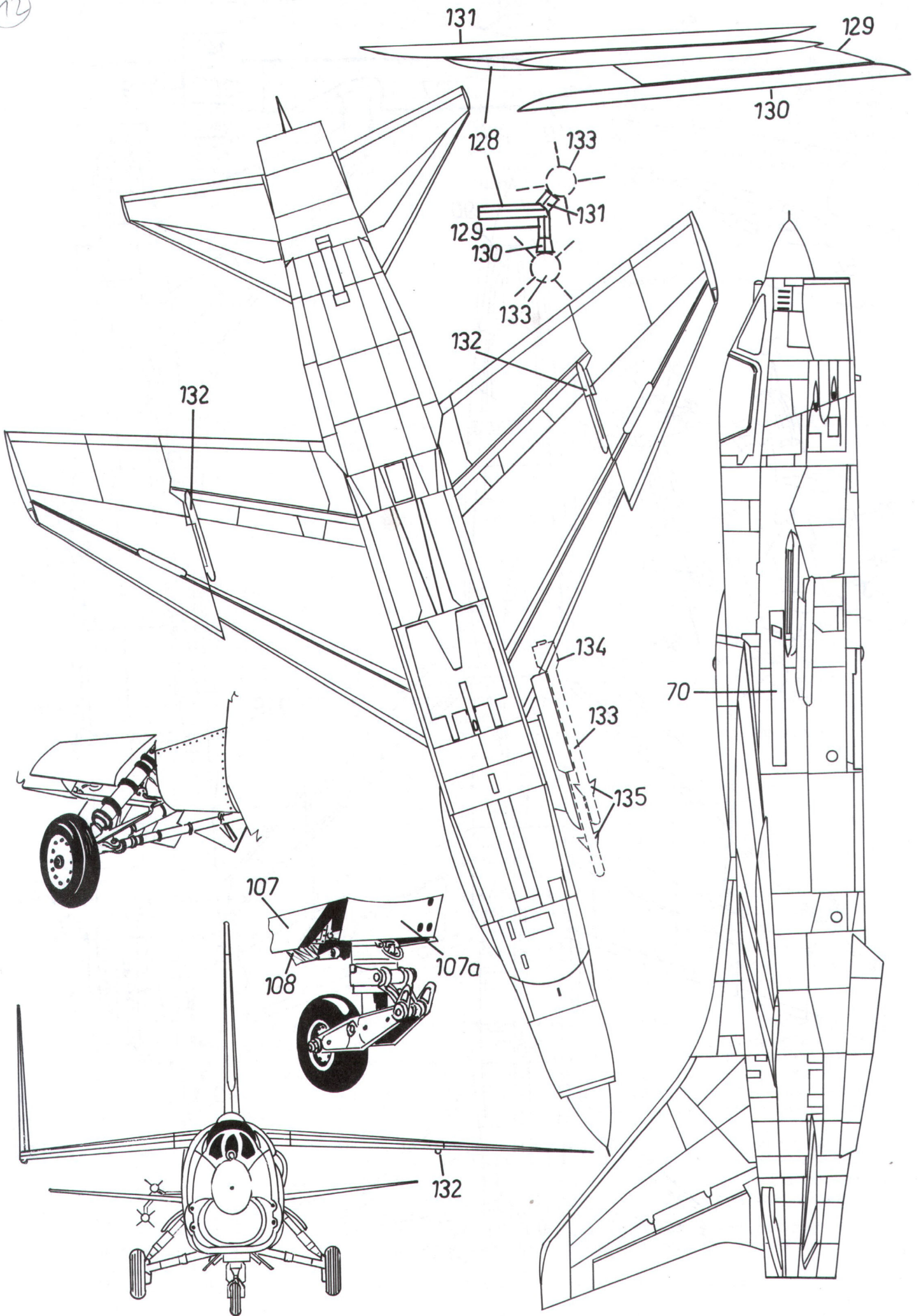
STATECZNIK PODKADŁUBOWY- do kadłuba w oznaczonych miejscach przyklejamy zebra część nr.50a a następnie stateczniki część nr.50.

Pozostałe elementy wyposażenia samolotu nie powinny sprawić trudności w ich montowaniu i sklejeniu, należy skleić i rozmalować wg rysunków.

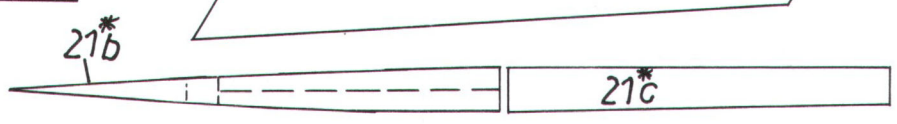
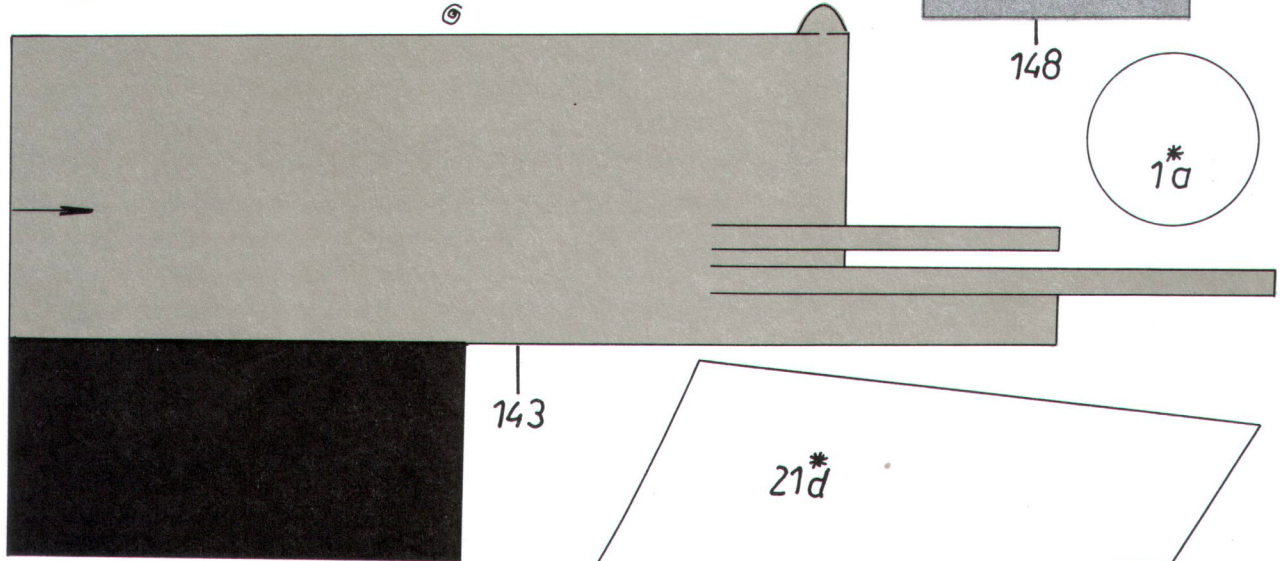
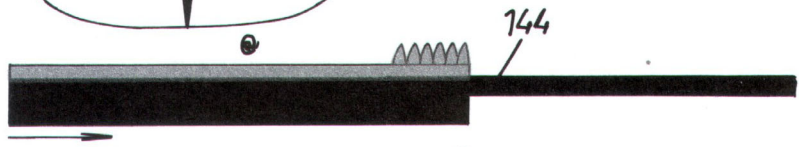
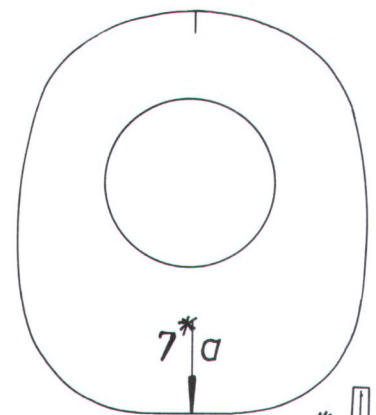
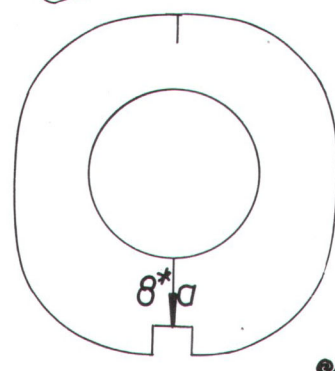
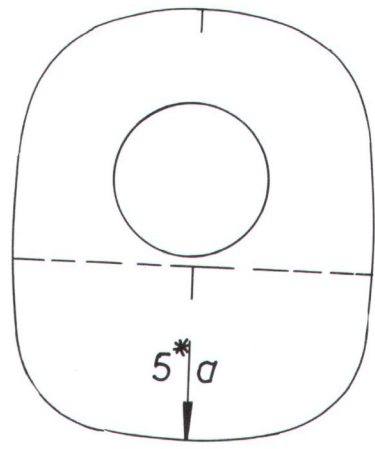
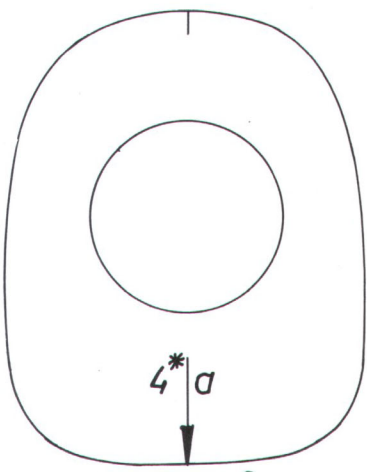
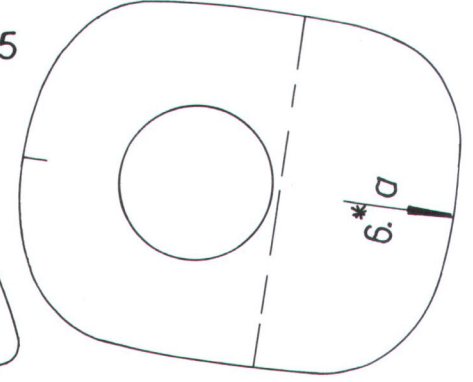
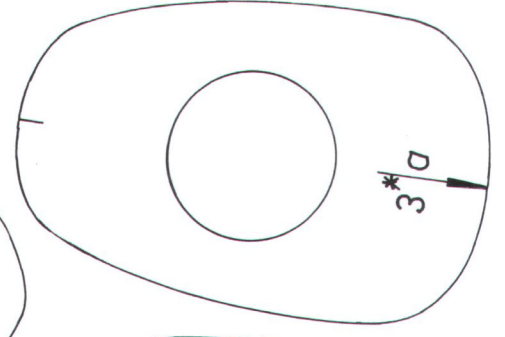
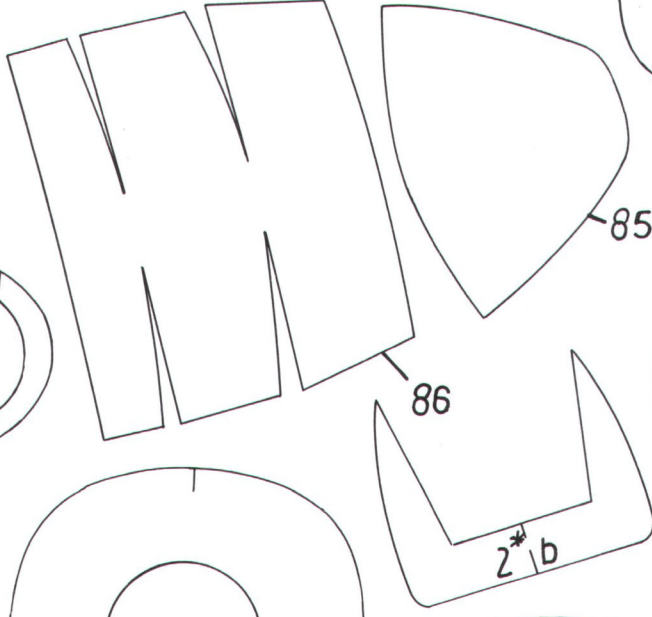
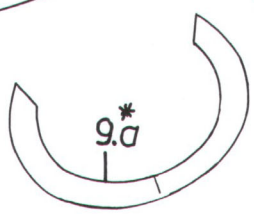
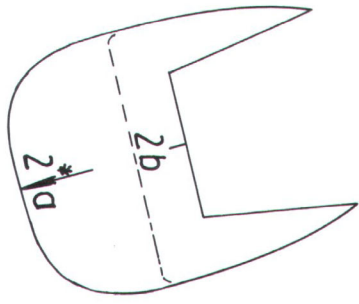
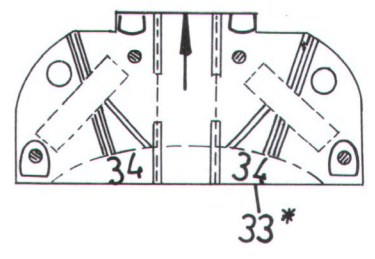
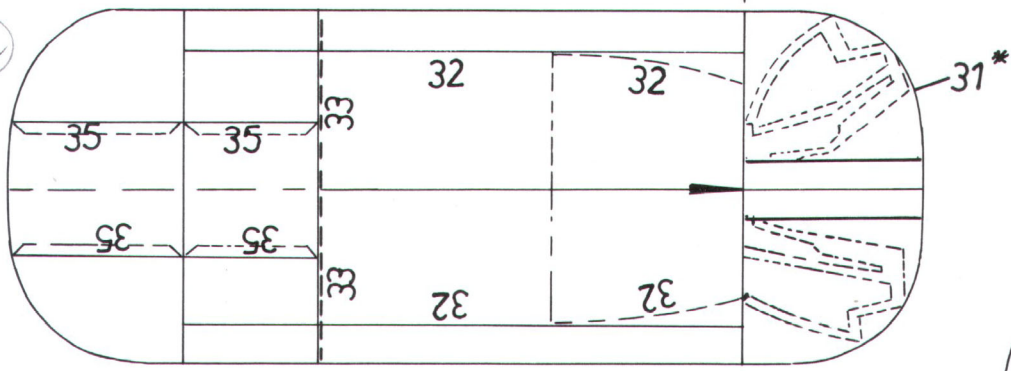


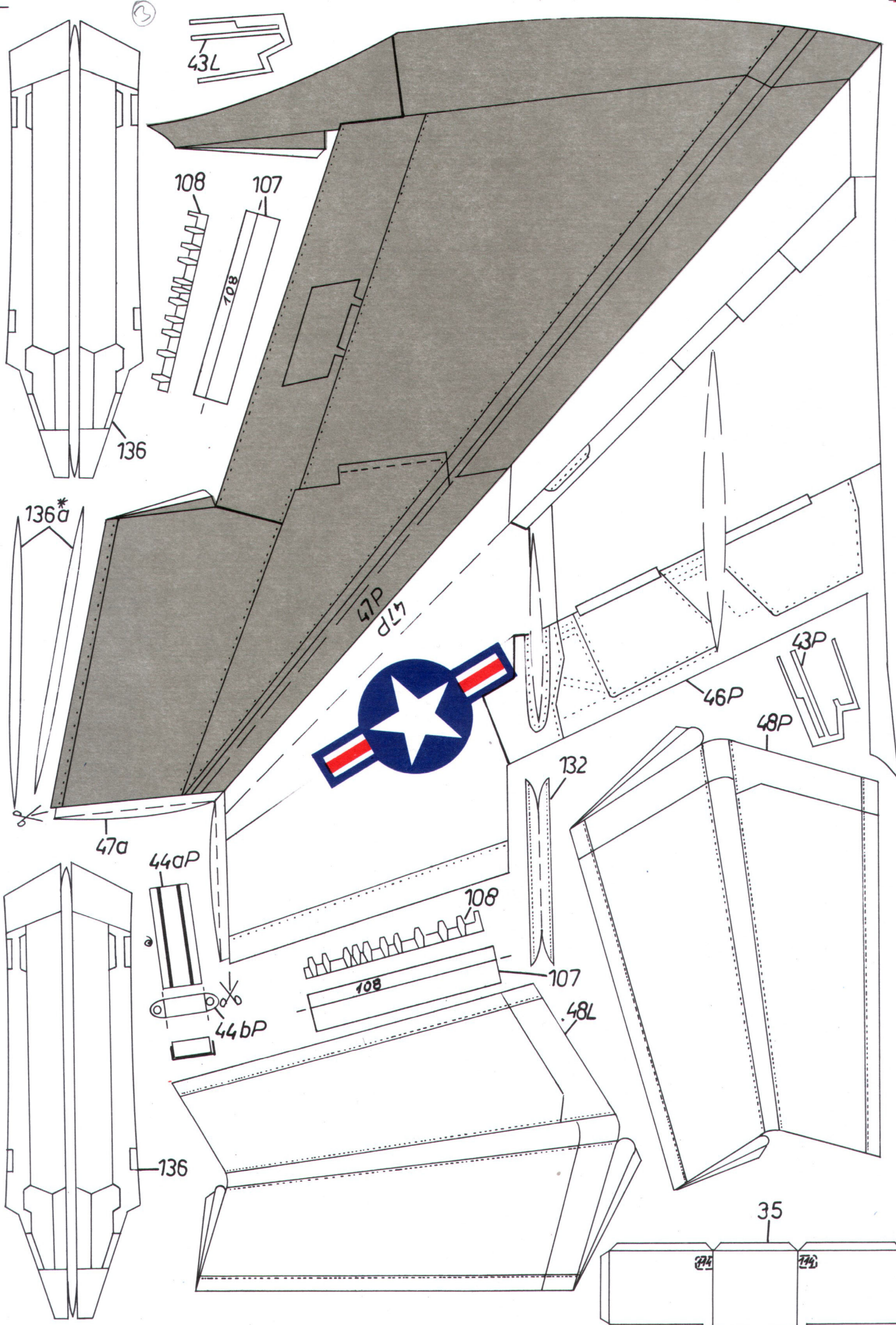
13

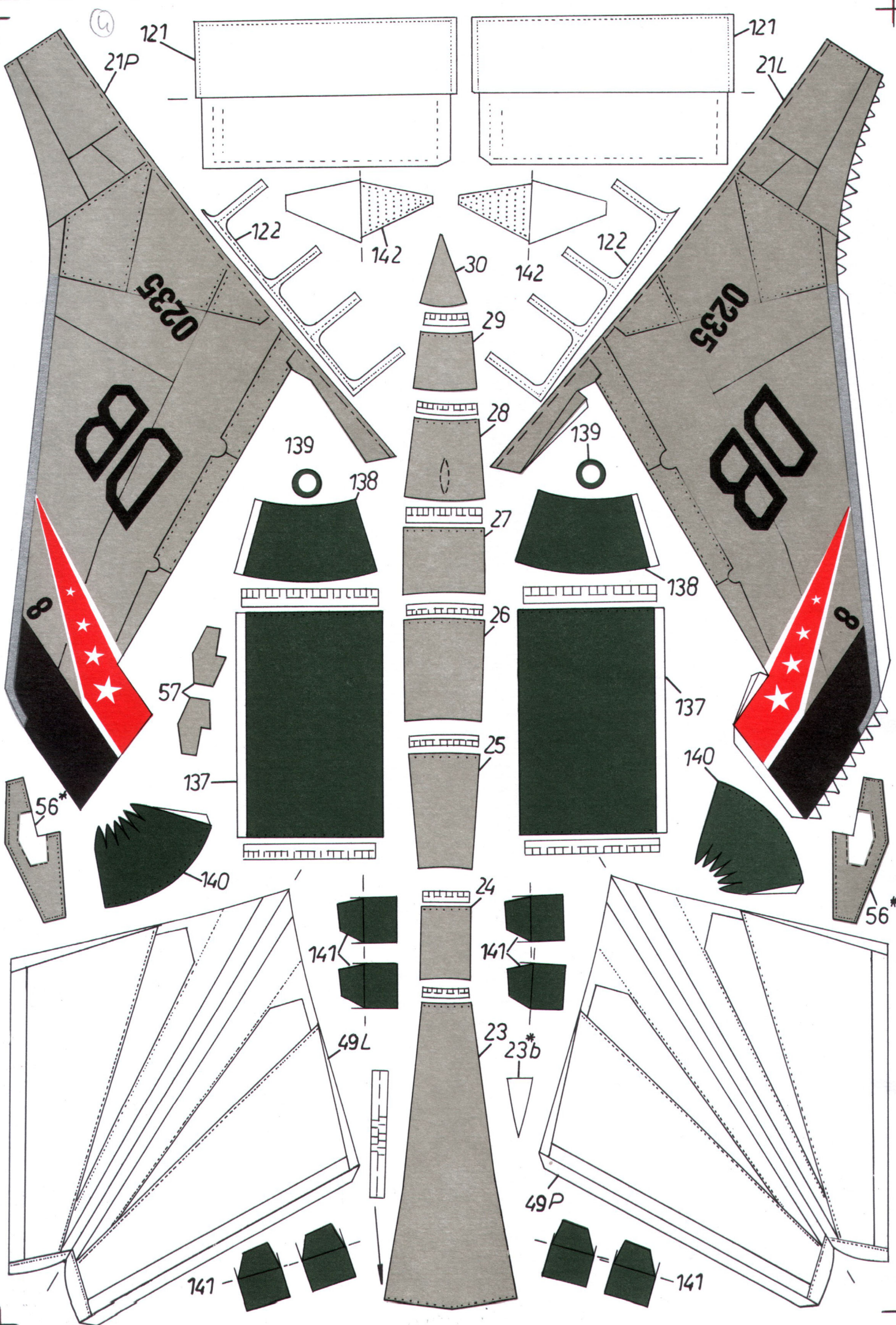


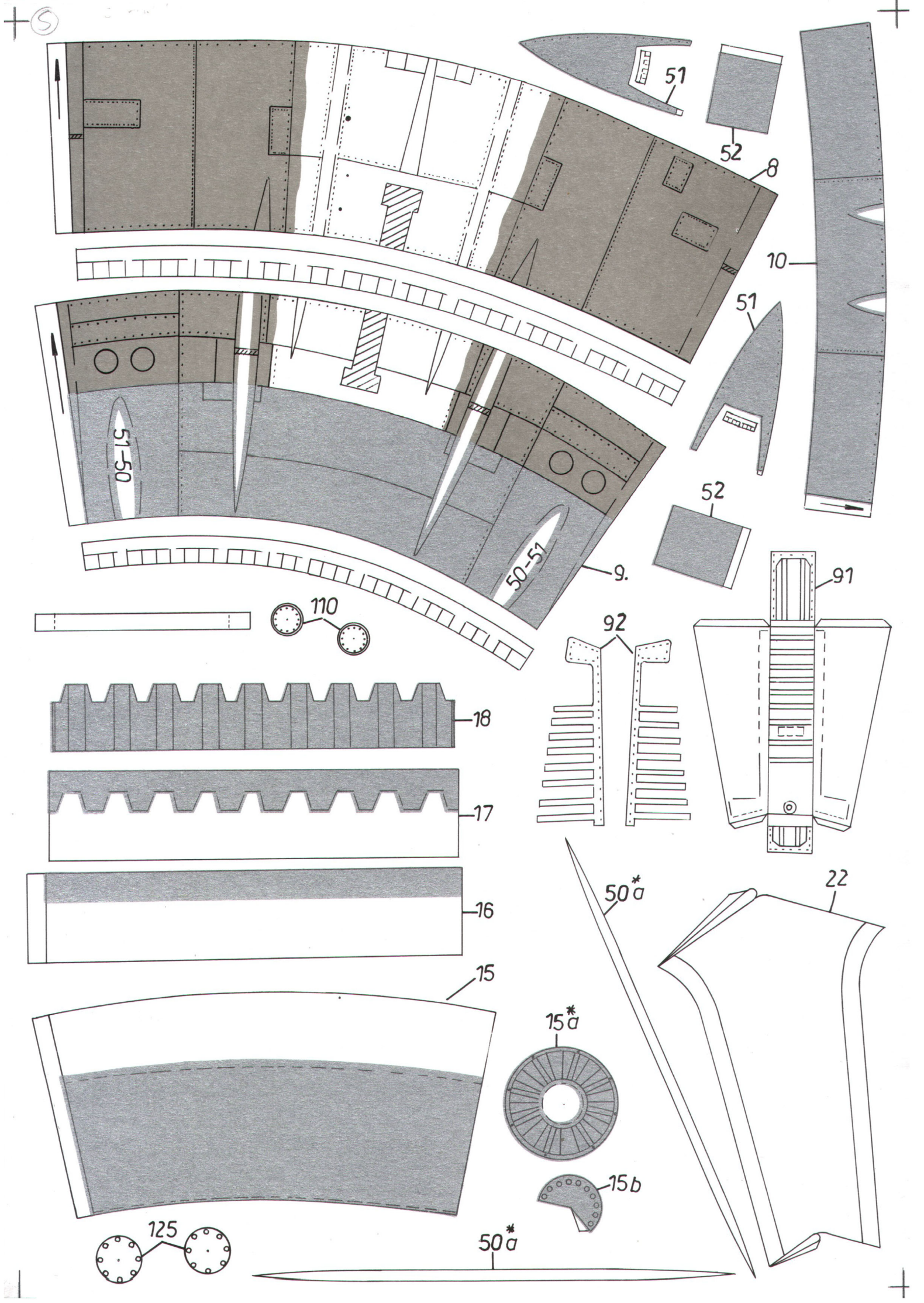


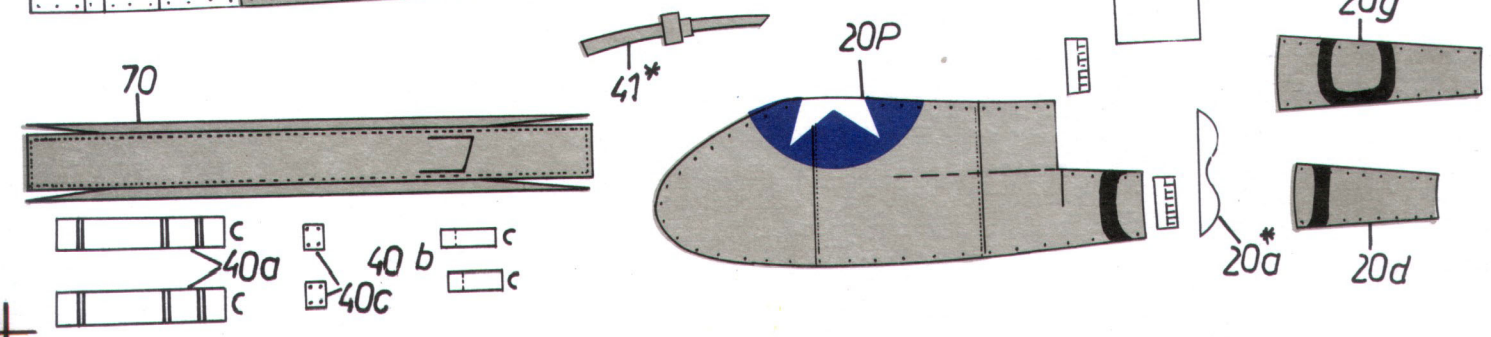
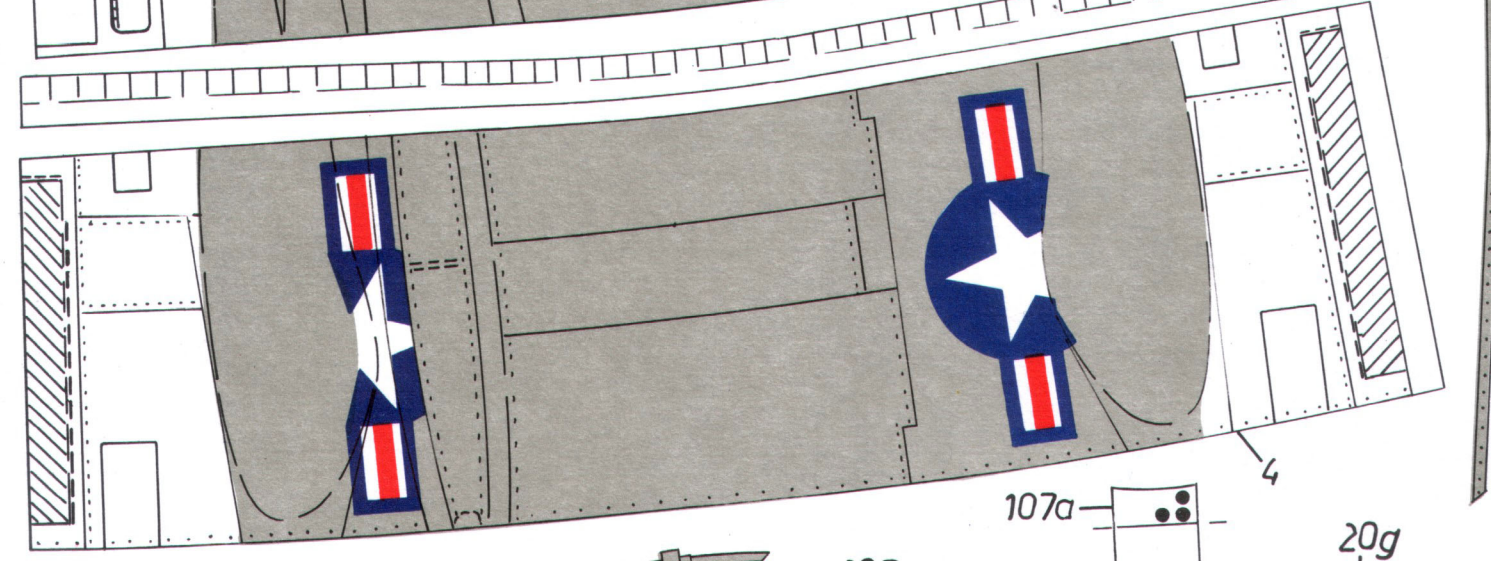
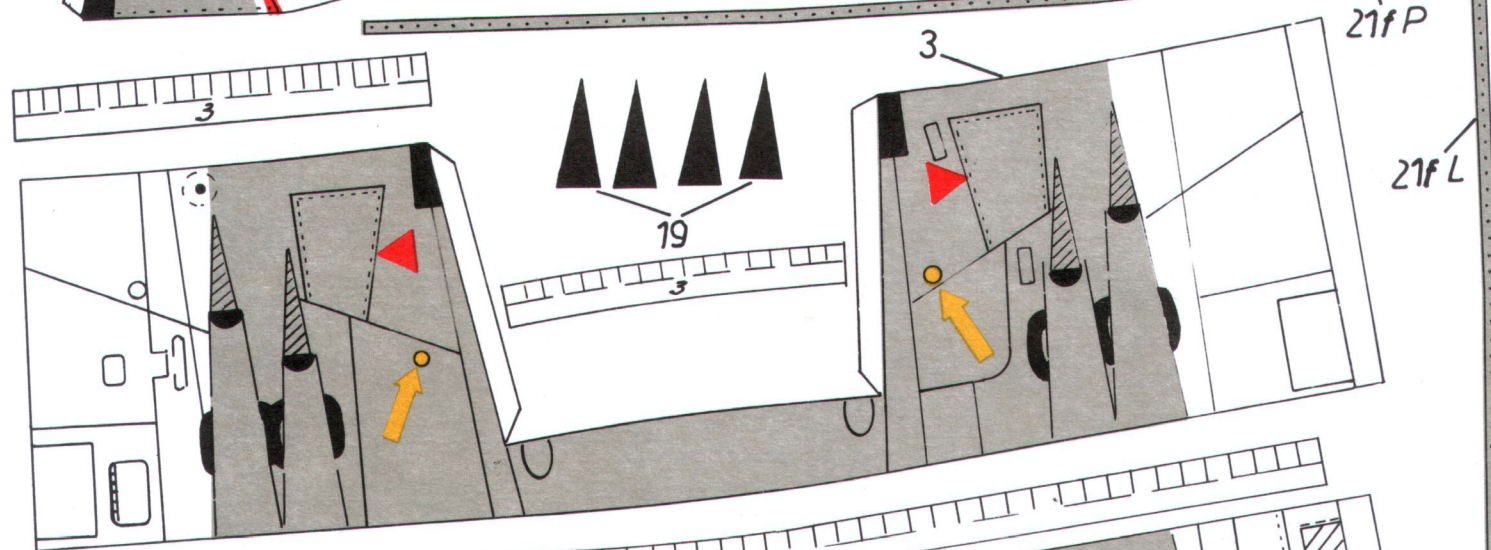
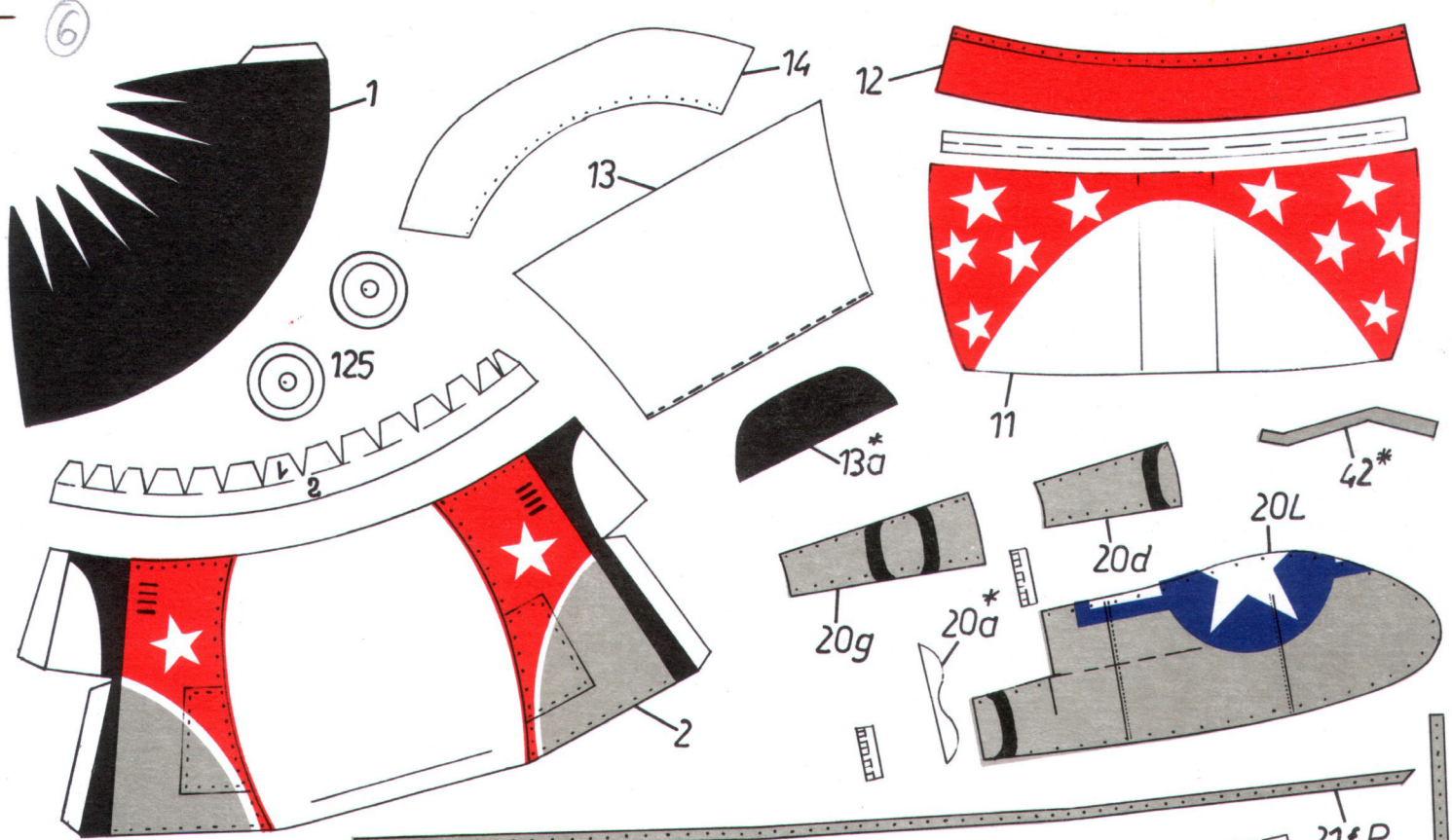
2

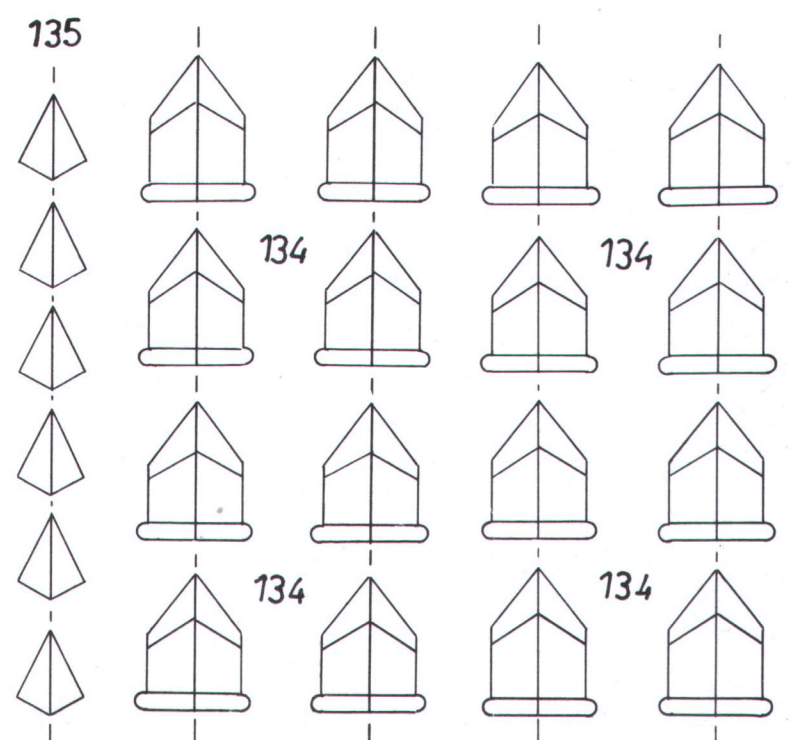
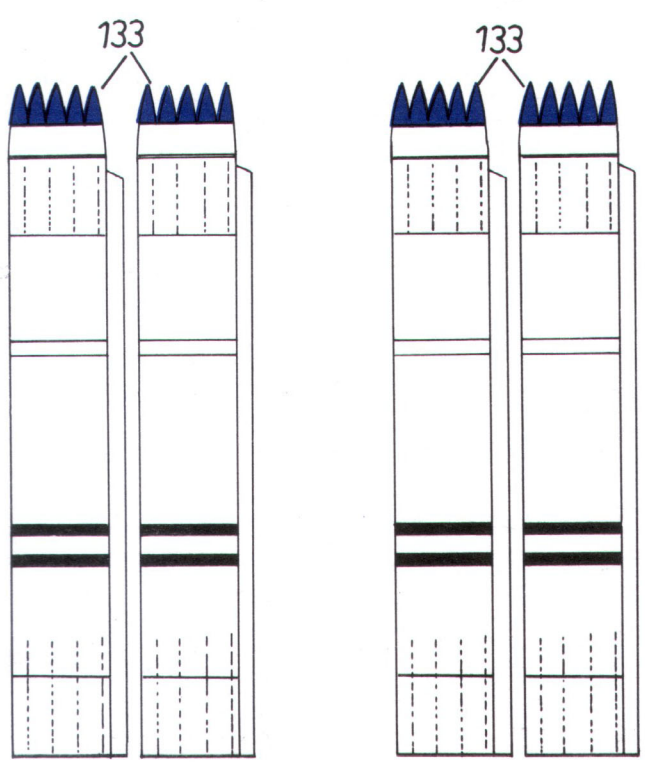
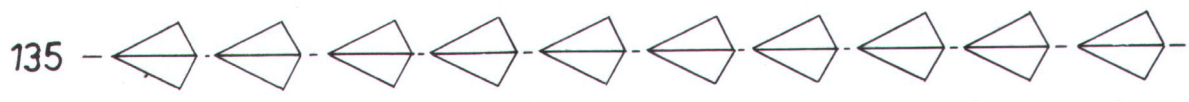
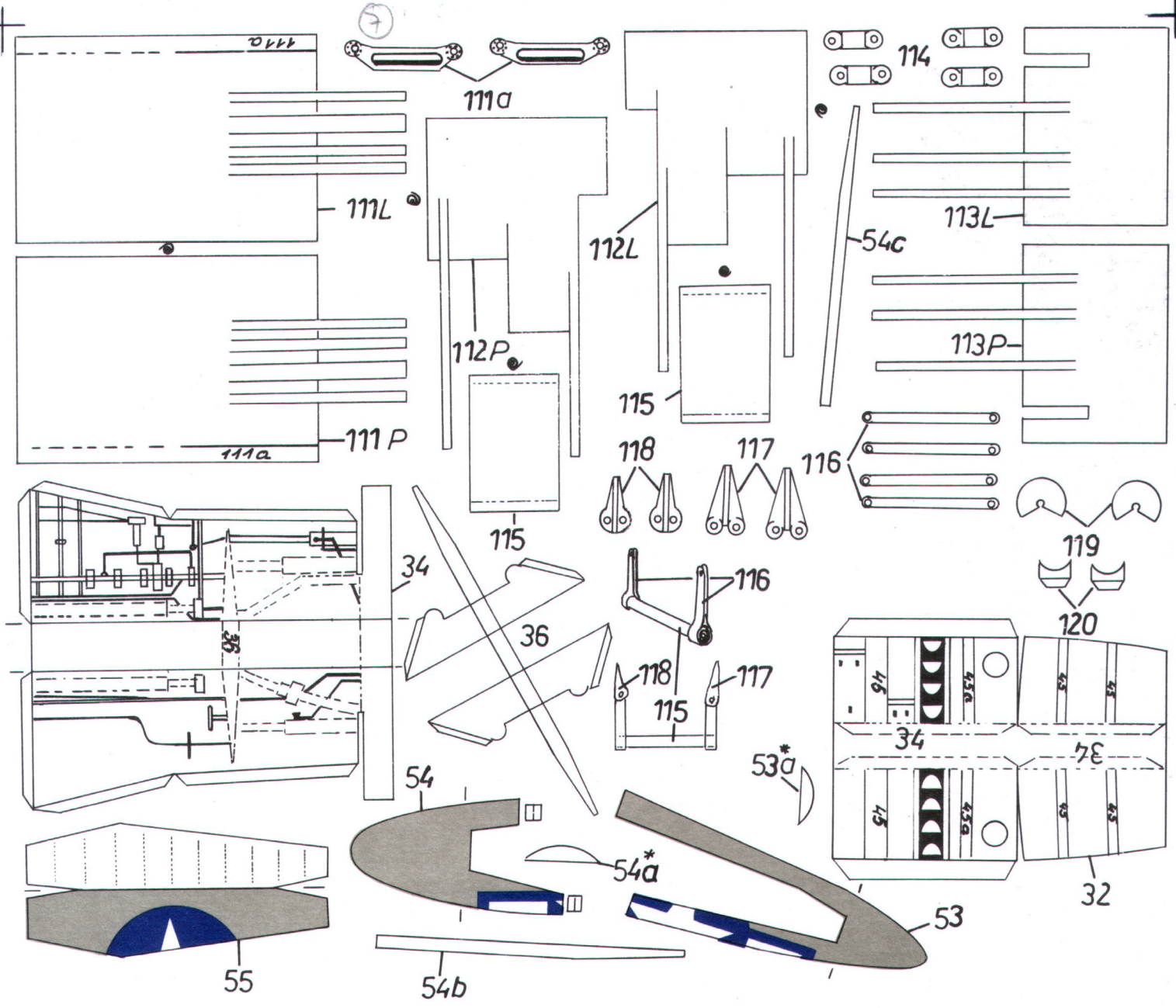


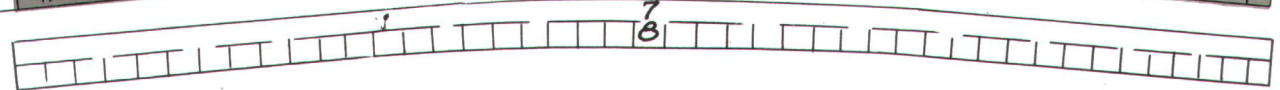
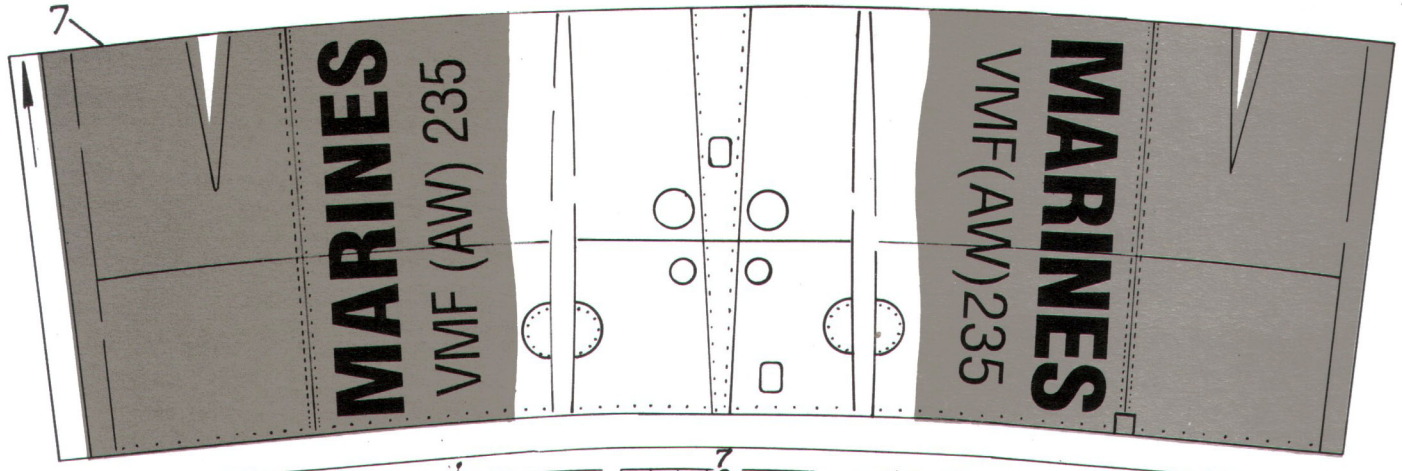
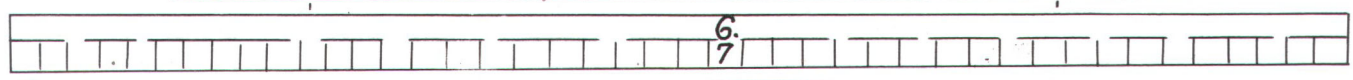
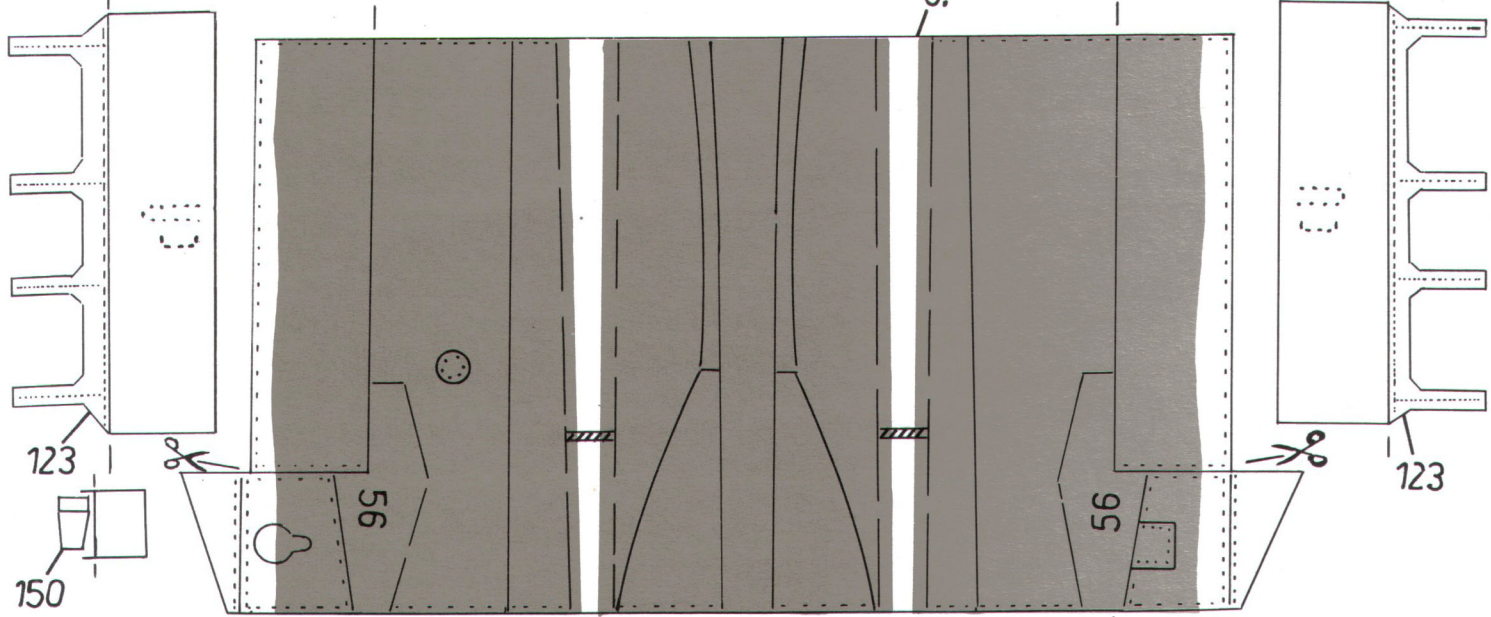
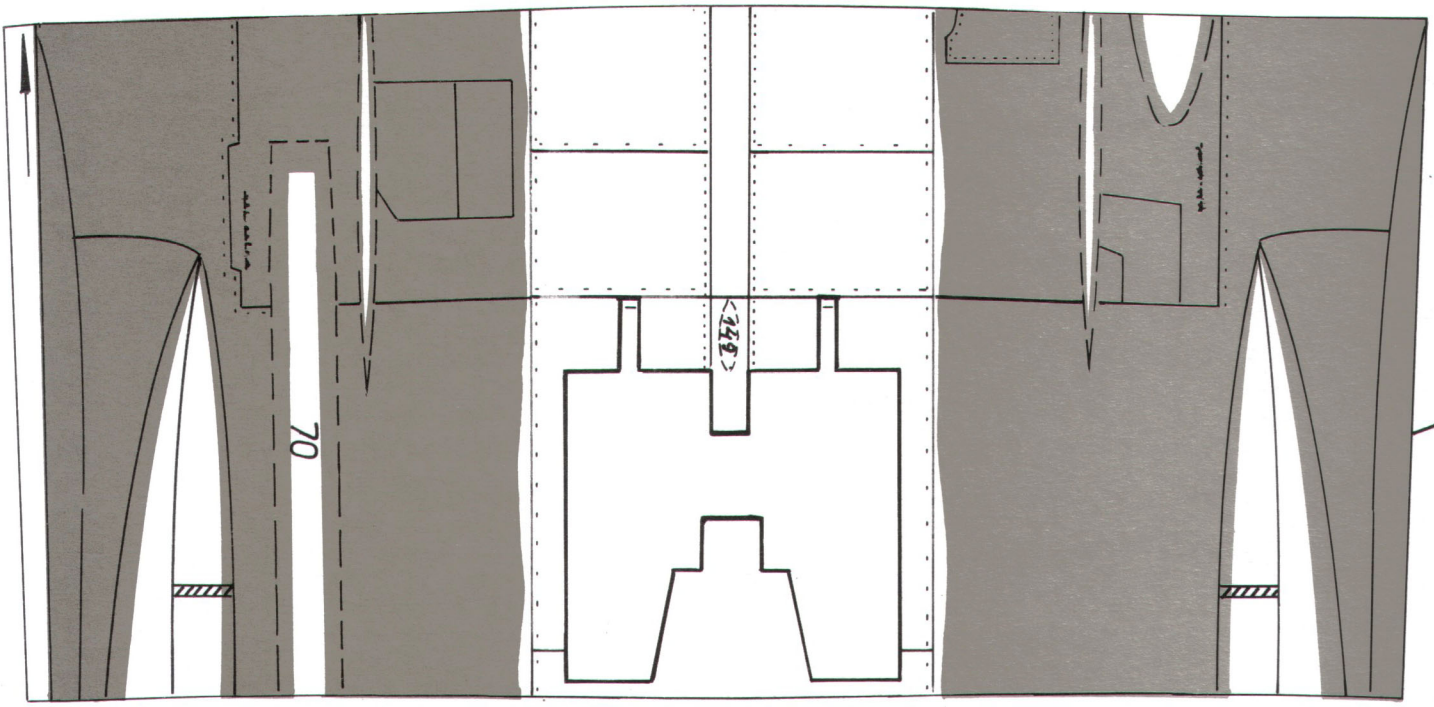
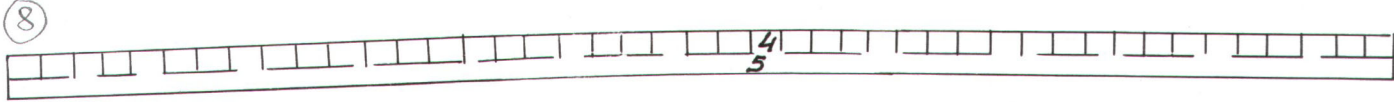


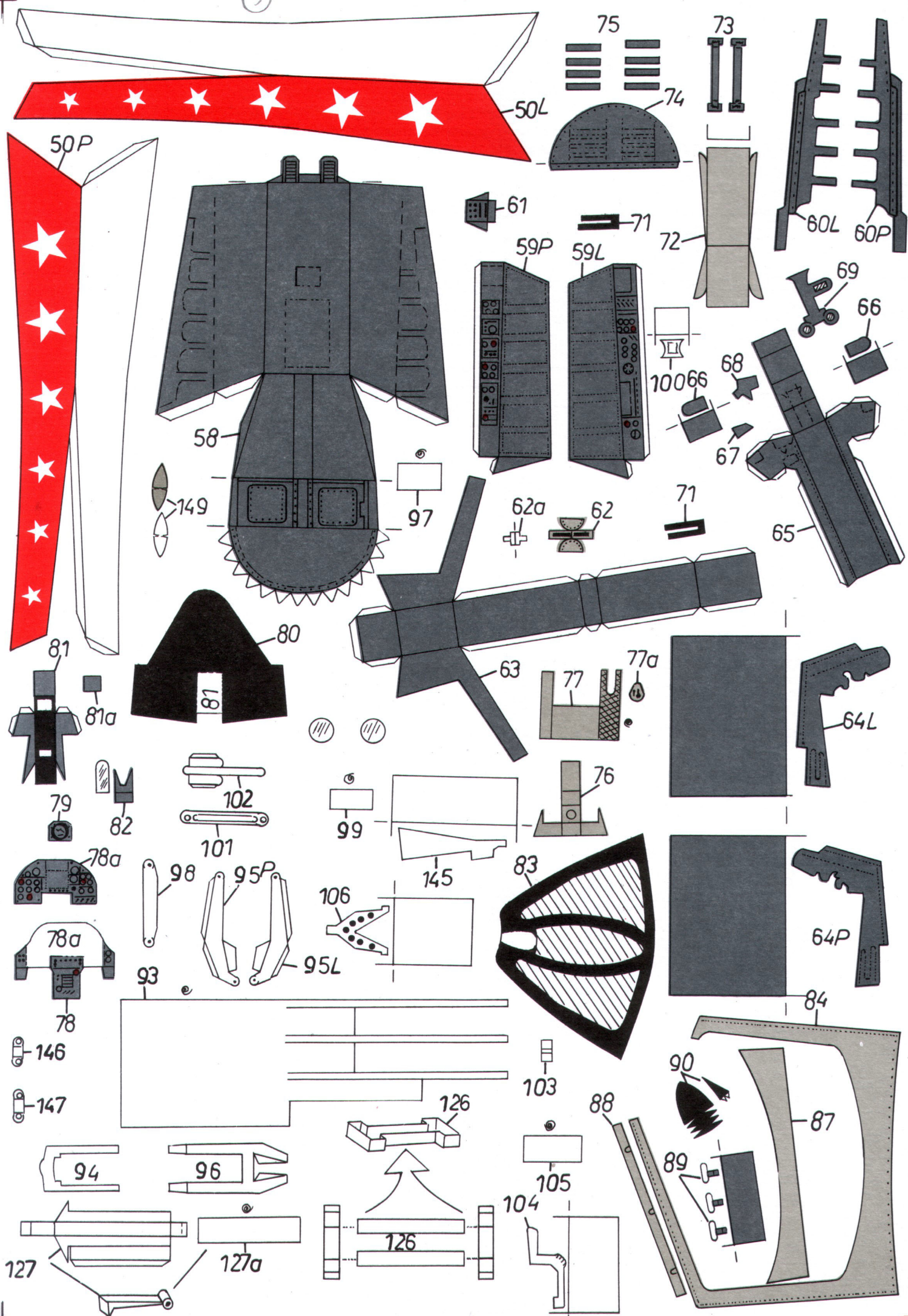


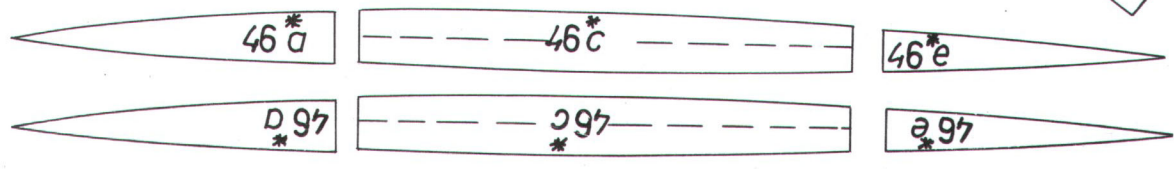
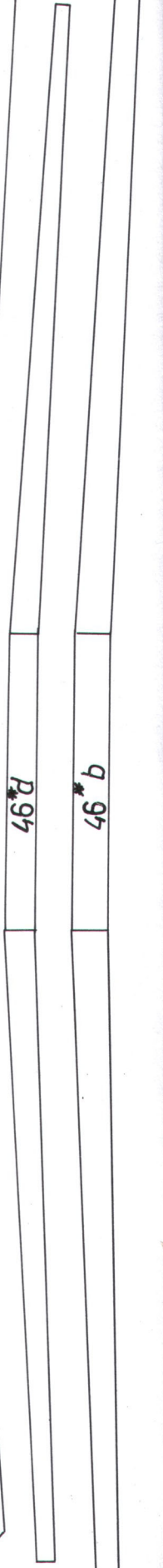
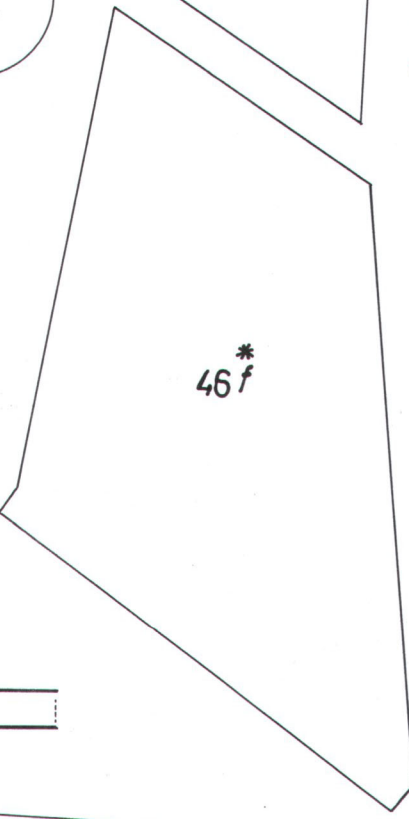
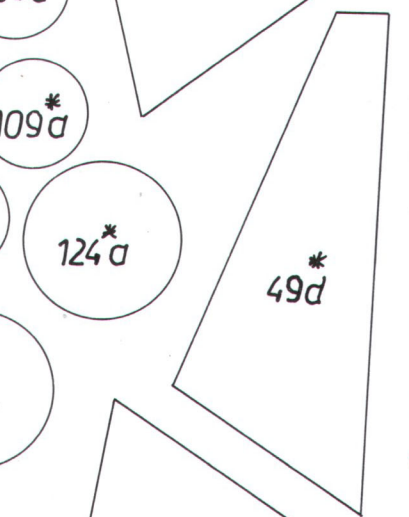
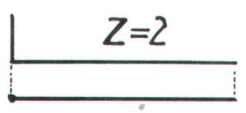
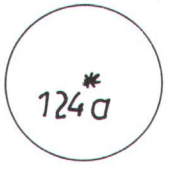
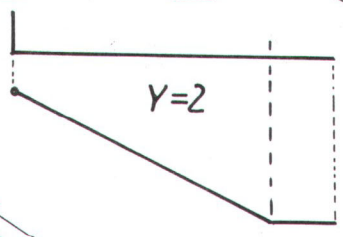
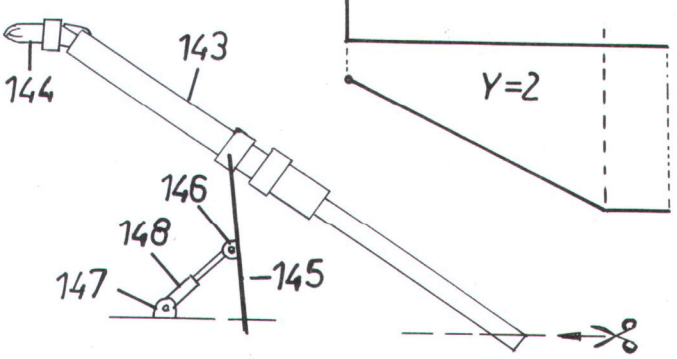
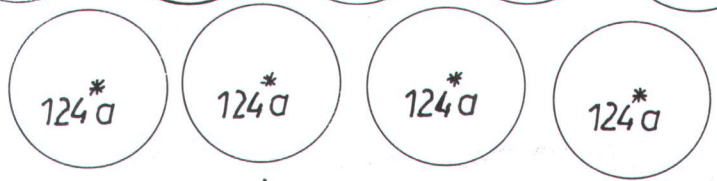
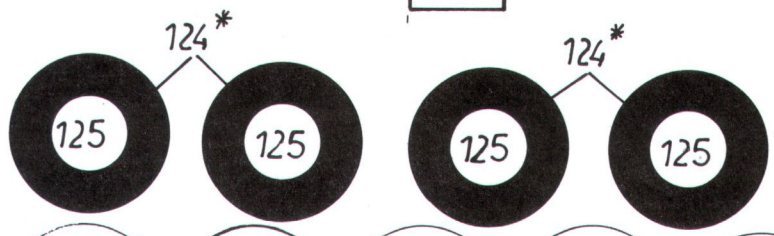
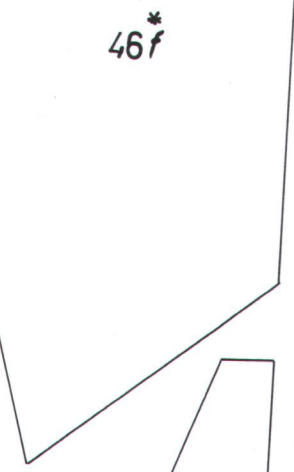
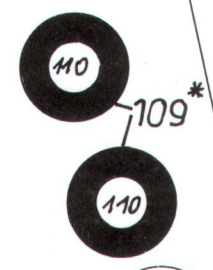
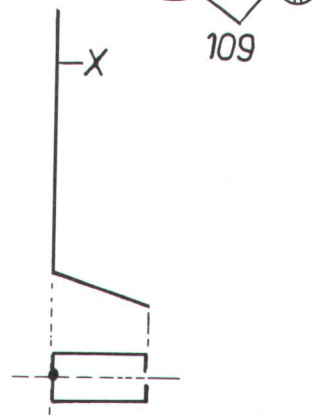
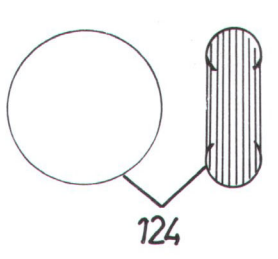
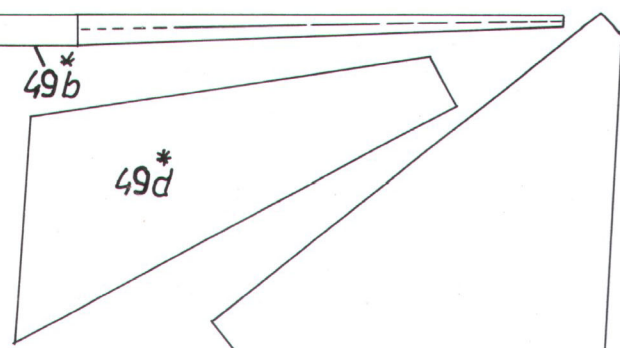
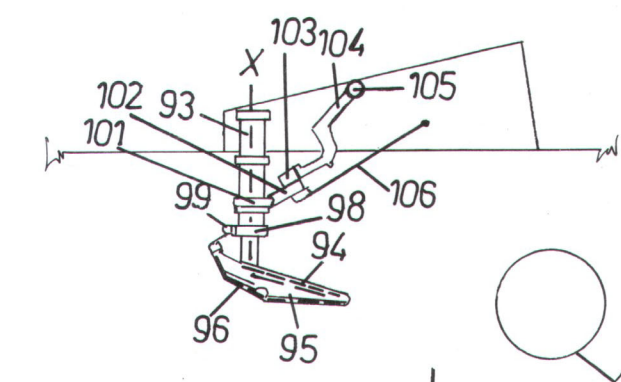
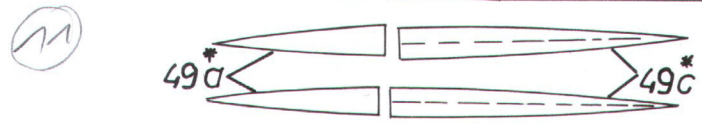
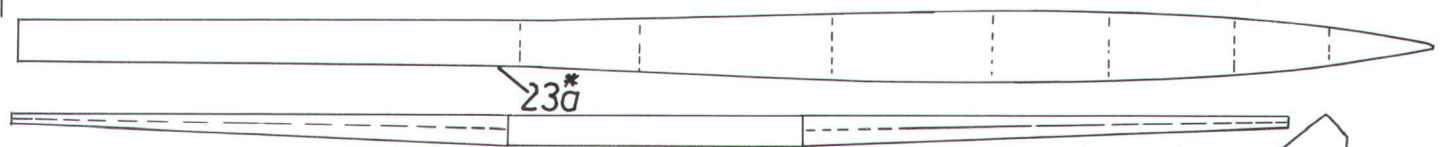


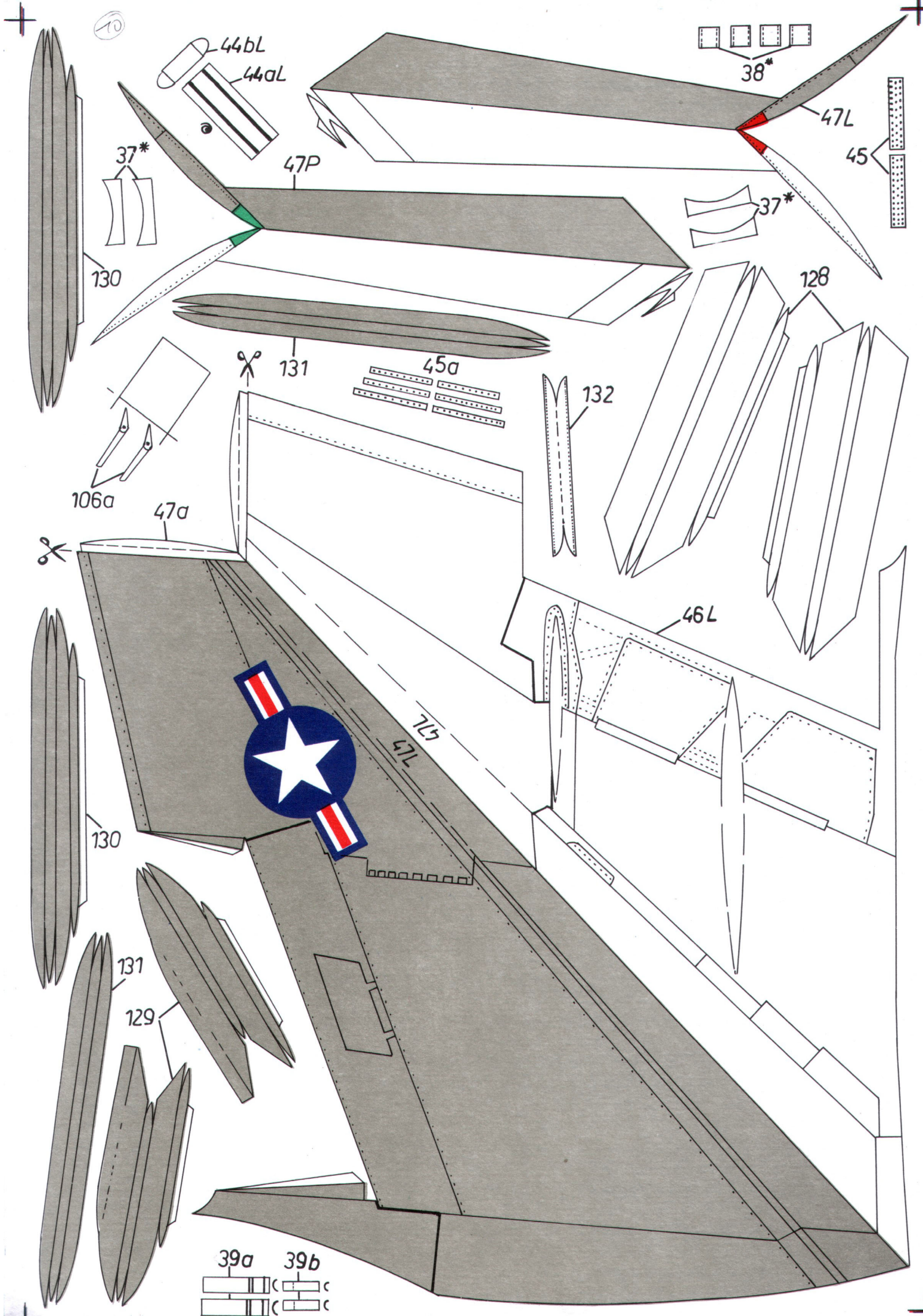












10

44bL
44aL

38*

47L

45

37*

47P

37*

130

128

131

45a

132

106a

47a

46L

130

70b
70c

131

129

39a 39b



