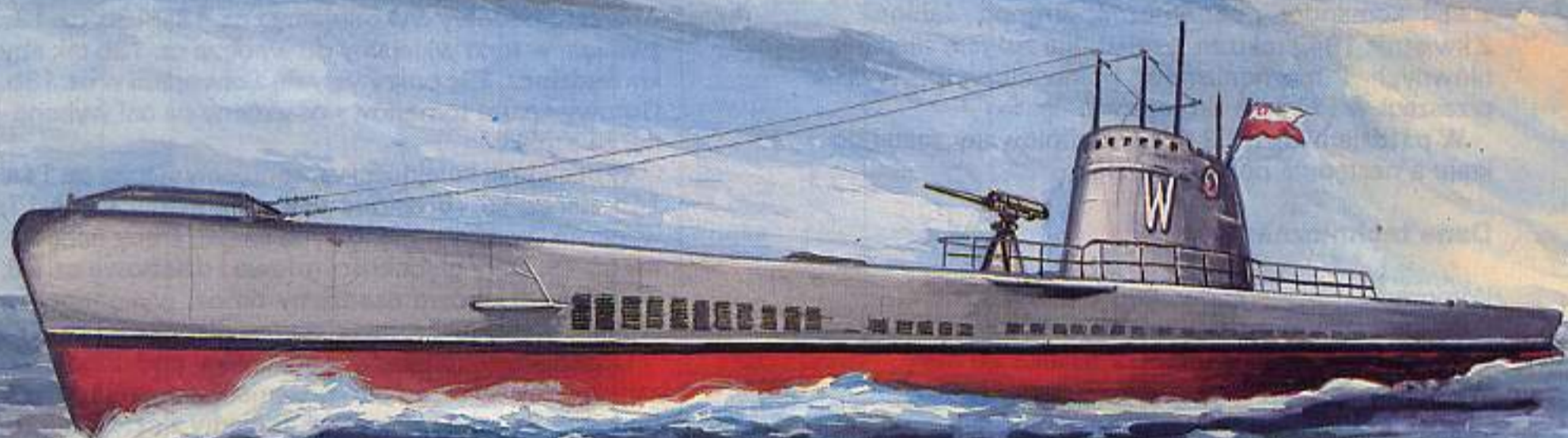


Model kartonowy

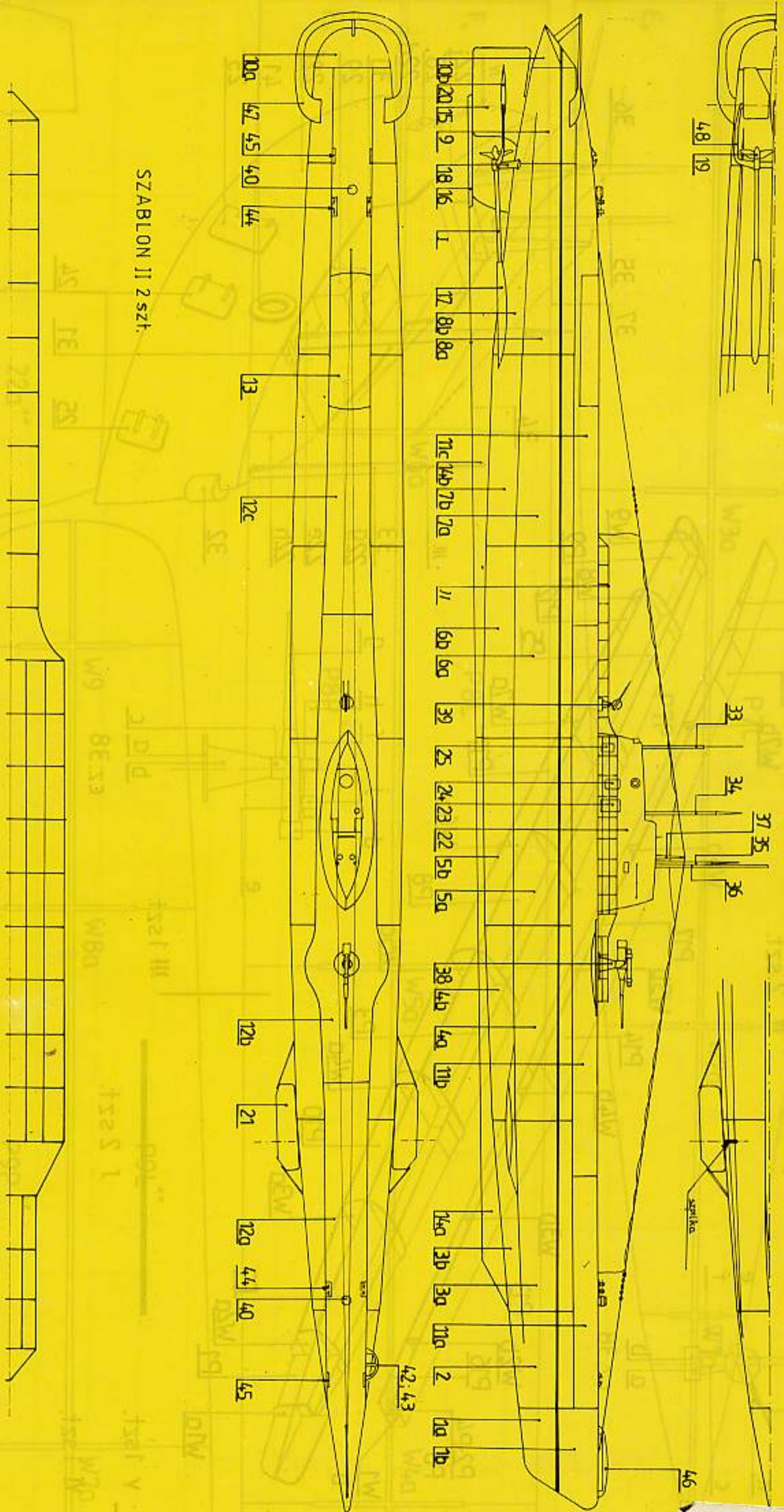
1:100

# ORP WILK



NR 50

GPM



843  
35-000

Okręt podwodny „Wilk” wybudowany został w latach 1927-1930 przez Chantiers Augustin Normond w Hawrze. Do czynnej służby wszedł w roku 1931.

Rozpoczęcie działań wojennych 1 września 1939 roku zastało „Wilka” w porcie wojennym w Oksywii. Okrętem dowodził kapitan marynarki Bogusław Krawczyk. W pierwszych dniach wojny „Wilk” był kilkakrotnie atakowany przez niemieckie jednostki nawodne i lotnictwo. Efektem tych ataków było między innymi utrata szczelności zewnętrznych zbiorników paliwa. Zmusiło to kapitana Krawczyka do opróżnienia tych zbiorników dnia 12 września. Ponieważ możliwość uzupełnienia zapasów paliwa na Helu okazała się nierealna, kapitan Krawczyk postanowił przejść Cieśninę Duńskie i udać się do Anglii.

20 września „Wilk” wprowadzony został przez niszczyciel „Sturdy” do Rosyth skąd po pobraniu paliwa przeszedł do Scapa Flow. Po kilku patrolach w składzie drugiej flotyli okrętów podwodnych w marcu 1940r. skierowany został na kapitalny remont do stoczni Caledon w Dundee z którego powrócił 4 czerwca 1940 roku.

W trakcie jednego z patroli, 20 czerwca 1940 roku „Wilk” staranował niemieckiego U-Boda, który prawdopodobnie zatonął, sam „Wilk” doznał poważnych uszkodzeń. W trakcie kolejnych patroli „Wilk” nie napotykał jednostek nieprzyjaciela.

Jesienią 1940 roku „Wilk” skierowany został do ponownego remontu w Dundee. Remont ten trwał blisko rok. We wrześniu 1941 roku „Wilk” jako okręt ćwiczebny skierowany został do 4 flotyli. Nowym dowódcą „Wilka” - po śmierci kapitana Krawczyka został komandor podporucznik Brunon Jabłoń. 2 kwietnia 1942 roku ze względu na zużycie silników głównych i mechanizmów pomocniczych „Wilk” przeszedł w Plymouth do rezerwy.

W październiku 1952 roku przyholowany został do kraju a następnie pocięto na złom.

#### Dane techniczne:

Wyporność:	nadw. 980 t. podw 1250 t.
Uzbrojenie:	6 ap. torped. 533 mm, 1 działo 100 mm, 2 działka 20 mm
Wymiary:	dług. 78,5 m, szer. 5,9 m, zanurzenie 4,2 m.
Napęd nadw.:	2 silniki spal. 1800 KM, podw. 2 silniki elektr. 1200 KM
Szybkość nadw.:	14 w, podw 9w
Zasięg szybkości:	10w 2500 mil m.
Zapas paliwa:	43 t.

ISBN 03-06163-32-1

Uwaga - części oznaczone jedną gwiazdką podklejamy kartonem

- części oznaczone dwiema gwiazdkami podklejamy tekturą o grubości 1 mm.

- części oznaczone literą P - strona prawa

- części oznaczone literą L - strona lewa

Przed rozpoczęciem budowy musimy zdecydować się czy model wykonujemy z obrotową wyrzutnią torped czy z nieruchomą. Dalszy opis budowy będzie dotyczył wersji z wyrzutnią obrotową.

Budowę modelu rozpoczynamy od wykonania szkieletu kadłuba sztywnego. Szkielet ten składa się z następujących części P1, P3, P5, P7, P8, P9, P10, P11, P12, W1a, W2a, W3a, W4a, W5a, W6a, W7a, W8a, W9. Szkielet skleamy wg. rysunku pomocniczego. Następnie oklejamy szkielet elementami poszycia, lecz uwaga - w tej fazie budowy nie przyklejamy burt części dziobowej. W pierwszej kolejności przyklejamy elementy poszycia dna tzn. cz. 1a, 2, 3b, 4b, 5b, 6b, 7b, 8b, 9, 10b, a następnie elementy poszycia burtowe tzn. 3a, 4a, 5a, 6a, 7a, 8a, 10a. Następnie wykonujemy szkielet kadłuba miękkiego. Szkielet ten składa się z następujących części P2, P4, P6, P13, P14, P15, P16, P17, P18, W2b, W3b, W4b, W5b, W6b, W7b, W8b. Pola zakreskowane wycinamy. W cz. 11c oraz 12c, wycinamy miejsca w których znajduje się aparat torpedowy.

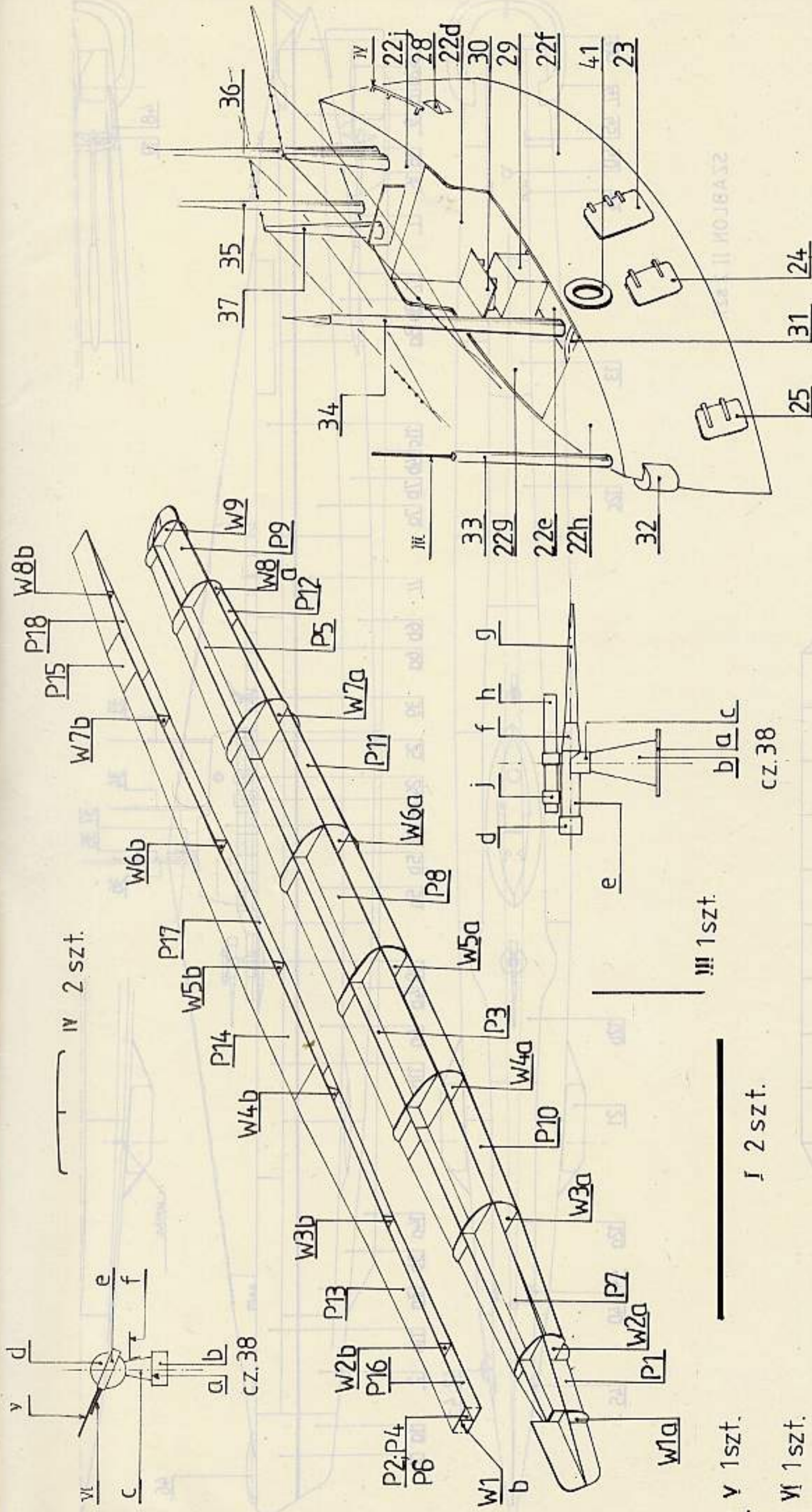
W pozostałą przestrzeń wklejamy cz. 12d na dno, oraz cz. 12e z przodu i z tyłu. Gotowy szkielet oklejamy pasami burtowymi 11a, 11b, 11c, od góry naklejamy pokład cz. 12a, 12b, 12c. Całość naklejamy na kadłub sztywny i oklejamy elementy burt w części dziobowej. Aparat torpedowy wykonujemy z cz. 13a, 13b, cz. 13c zwinięte w rurki wklejamy do wnętrza cz. 13b tak aby krawędzie cz. 13c pokrywały się z otworami w cz. 13b. Gotowy aparat torpedowy osadzamy na osi wykonanej ze szpilki.

W następnej kolejności wykonujemy stępkę cz. 14a, 14b, ster cz. 15, 16, osłony wałów napędowych cz. 17, wsporniki wałów napędowych cz. 18, śruby napędowe cz. 19. stery głębokości rufowe i dziobowe cz. 20, 21 (stery dziobowe osadzamy na osi wykonanej ze szpilki), wsporniki rufowe sterów głębokości cz. 48.

Obecnie wykonujemy podstawkę pod model co zabezpieczy go przed uszkodzeniem w trakcie dalszej budowy. Szkielet kiosku wykonujemy z cz. 22a, 22b, 22c, 22d, 22e, 22h i 22j. Gotowy szkielet oklejamy cz. 22f. Cz. 22g przyklejamy do burt kiosku od wewnątrz. W oznaczonych miejscach naklejamy cz. 23, 24, 25, 26, 27. W otwory na bokach kiosku wklejamy cz. 28 (czerwony z lewej strony, zielony z prawej strony). wewnątrz kioski przyklejamy cz. 29, 30, 31. Na zewnątrz cz. 32, 33, 34, 35, 36, 37 korzystając z rysunku pomocniczego.

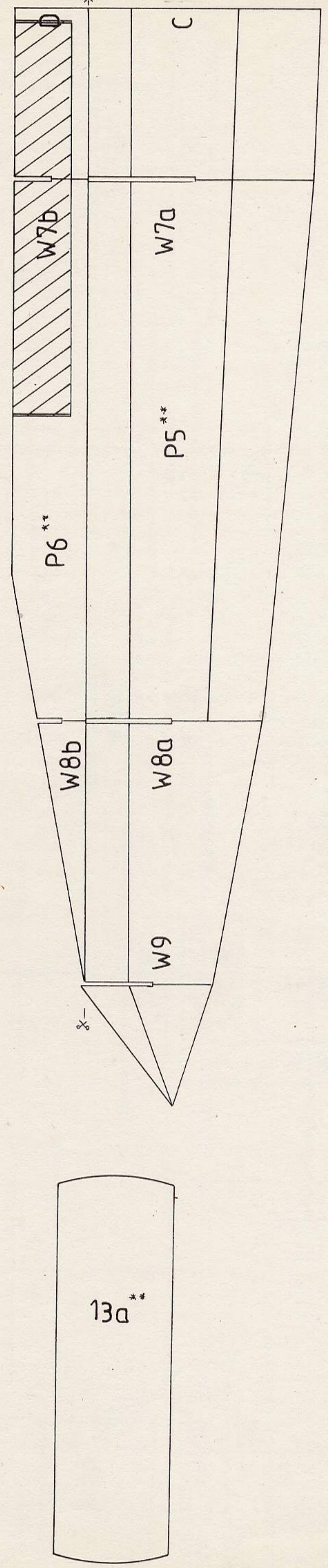
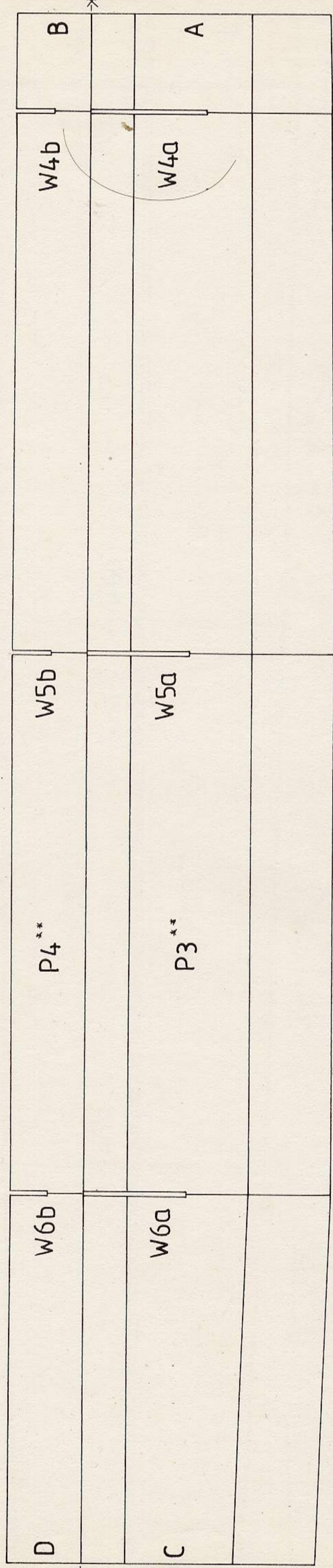
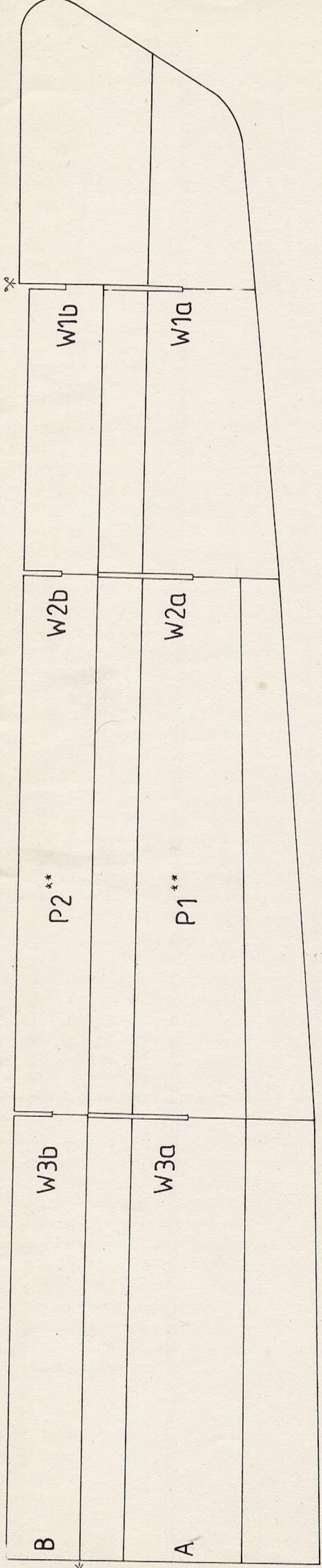
Z cienkiej plexi lub kliszy fotograficznej wykonujemy szybkę, którą przyklejamy na kiosku. Obecnie wykonujemy działo kal. 100 mm cz. 38 oraz kal. 20 mm cz. 39 korzystając z rysunków pomocniczych. Kabestany wykonujemy z cz. 40 i przyklejamy w oznaczonych miejscach. Koło ratunkowe cz. 41 przyklejamy na bokach kiosku. Osłonę kotwicy cz. 42 przyklejamy w części dziobowej do lewej burty. Pod cz. 42 przyklejamy kotwicę cz. 43. Polery wykonujemy z cz. 44 a półkluzę z cz. 45. Z cz. 46 wykonujemy nóż do przecinania sieci a z cz. 47 ochraniacz rufy.

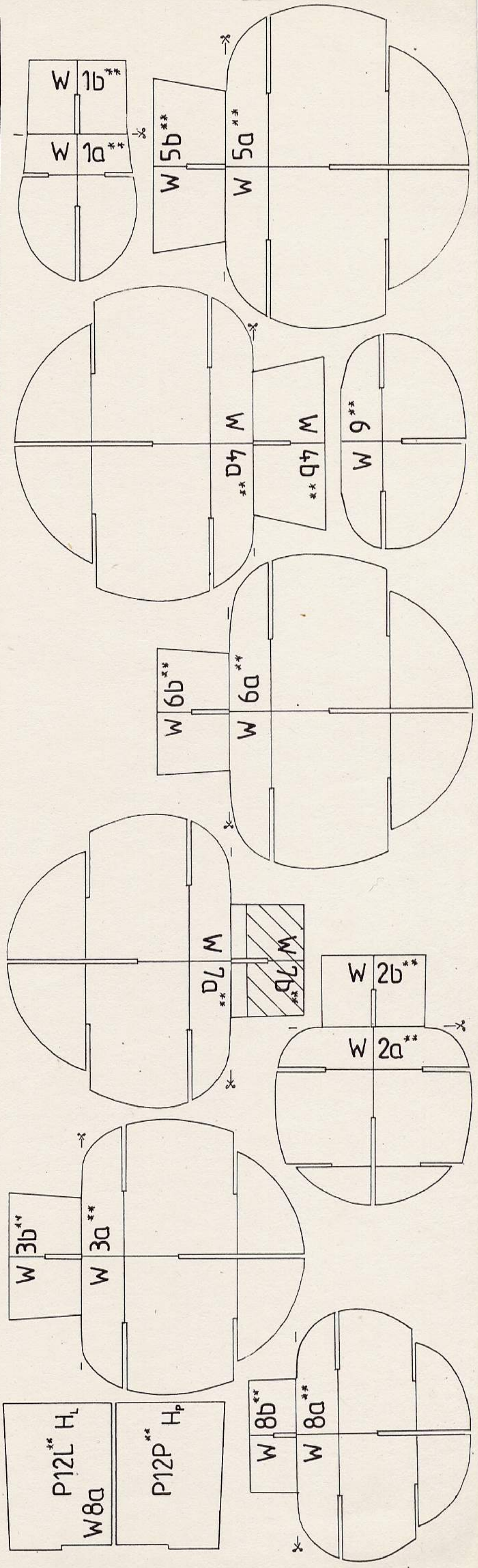
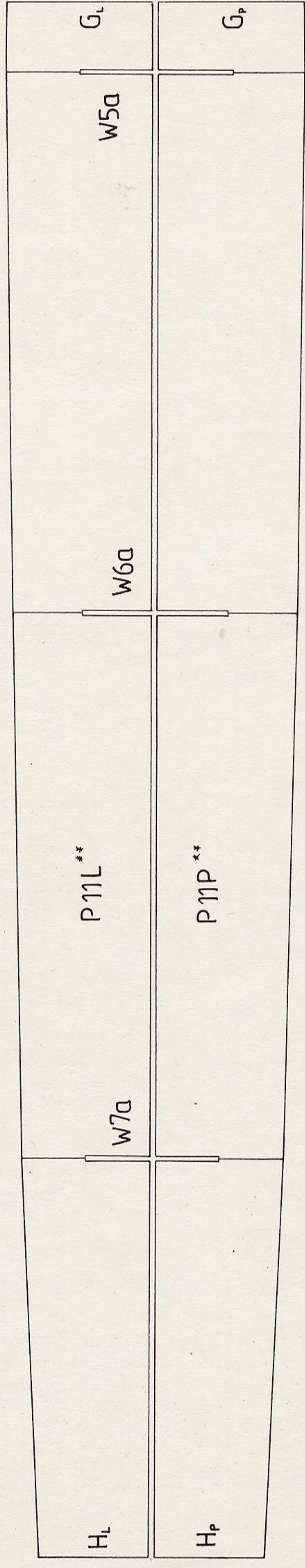
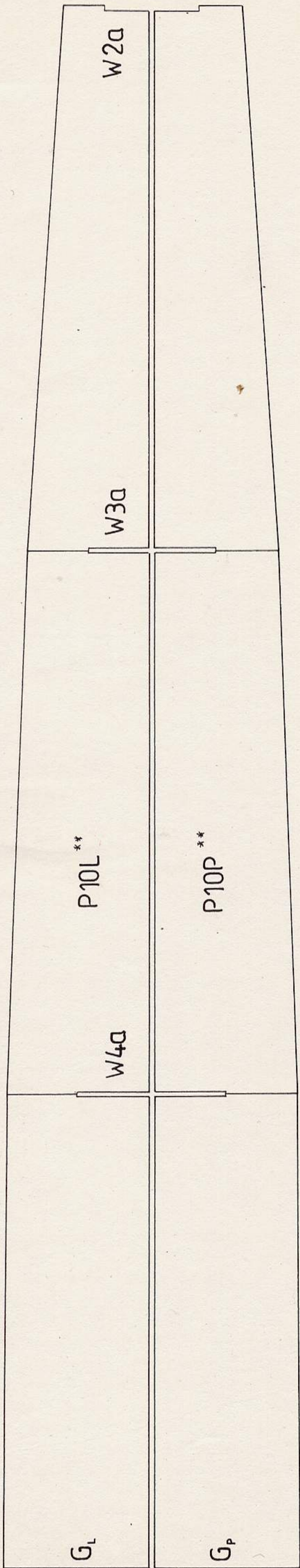
Na zakończenie wykonujemy - korzystając z szablonów anteny i relingi.

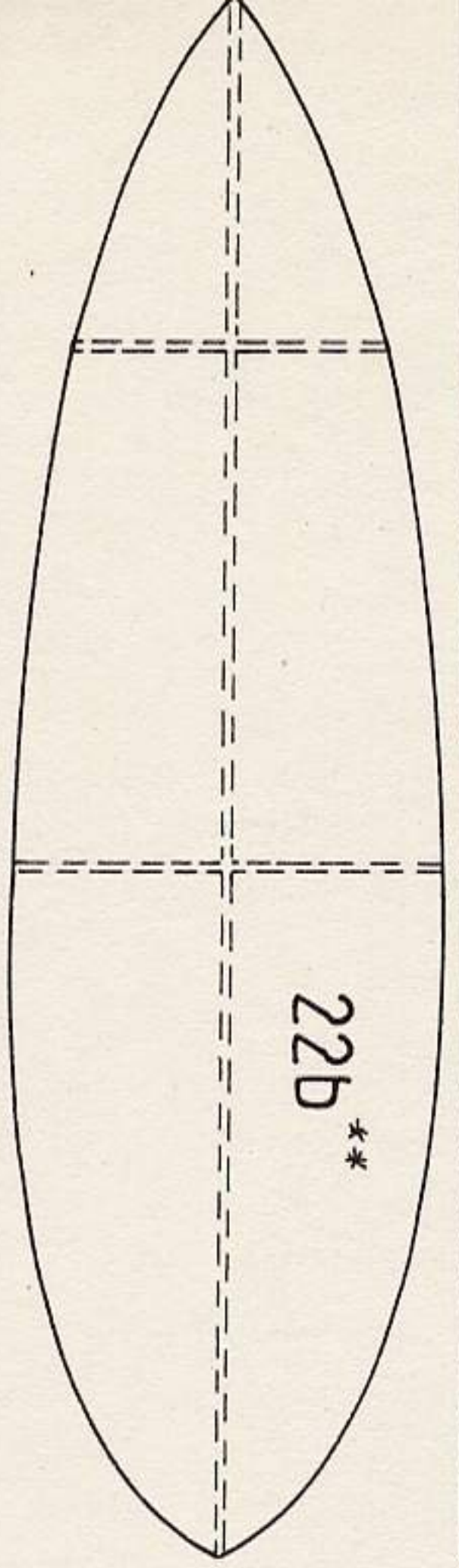
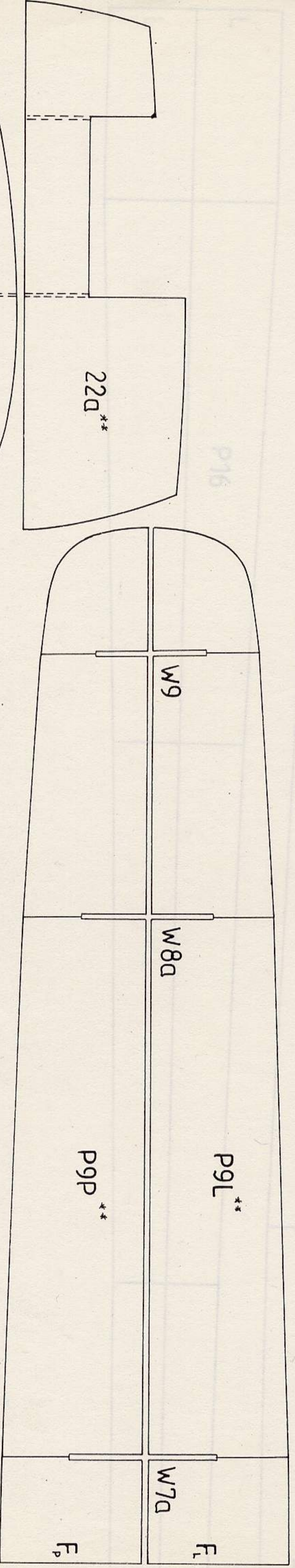
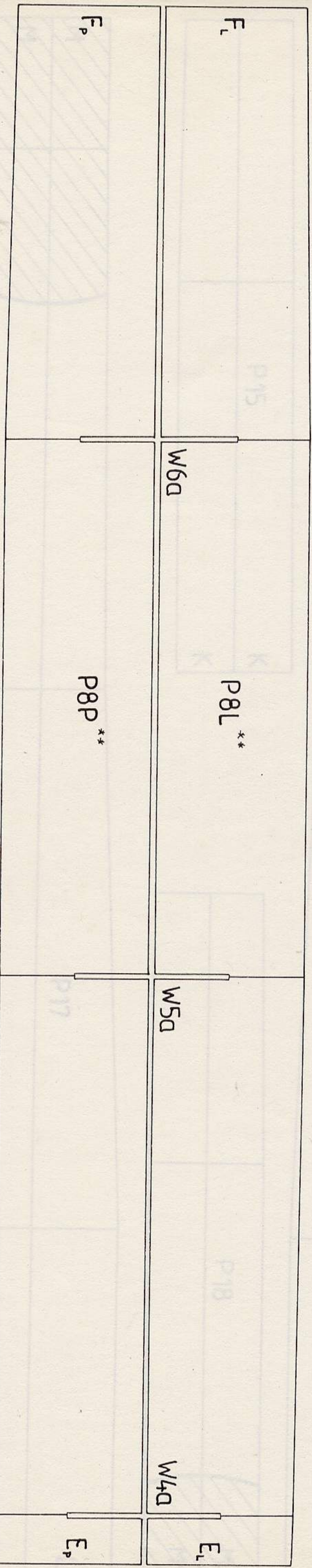
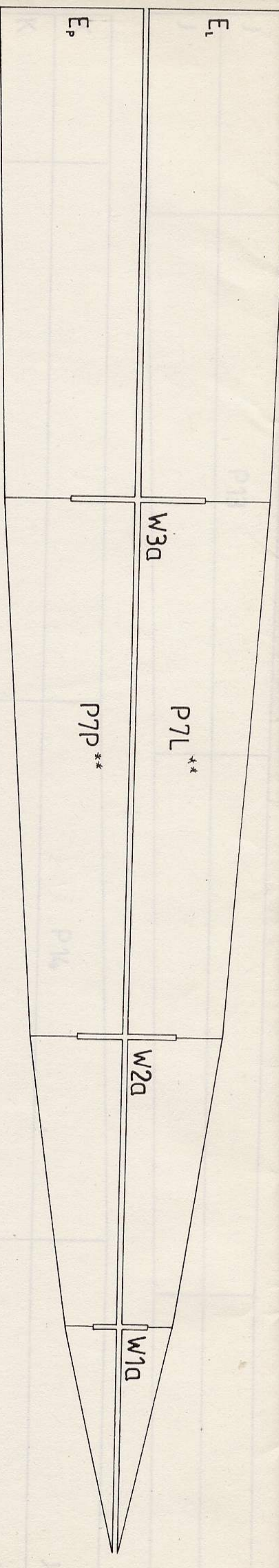


24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100







J					
J					

P13

K					
K					

P14


P15


P18

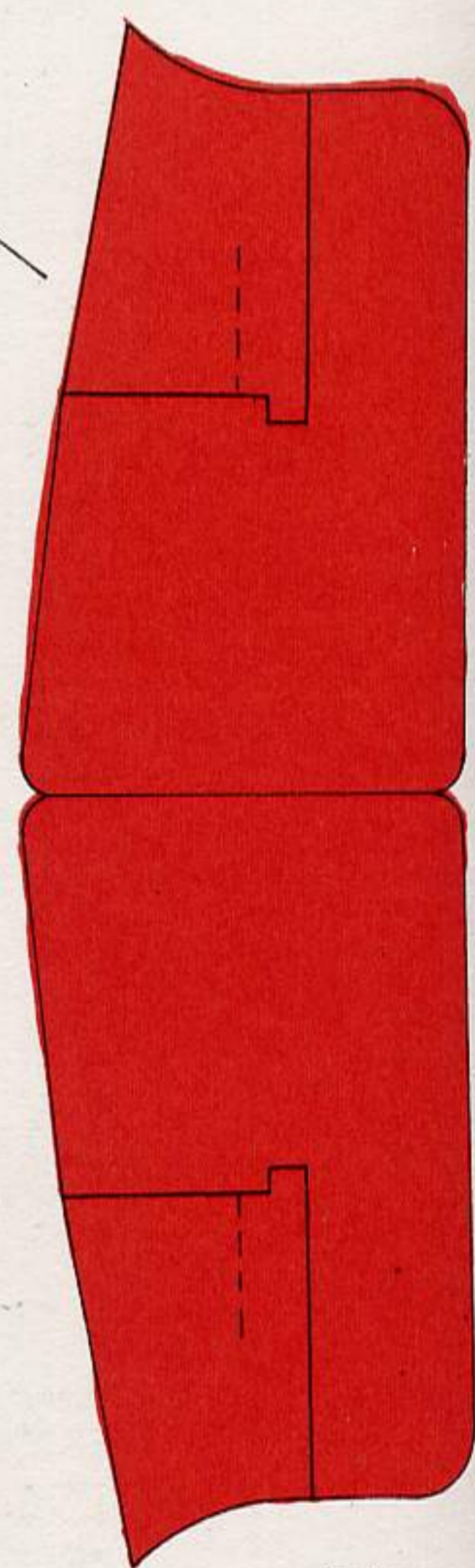
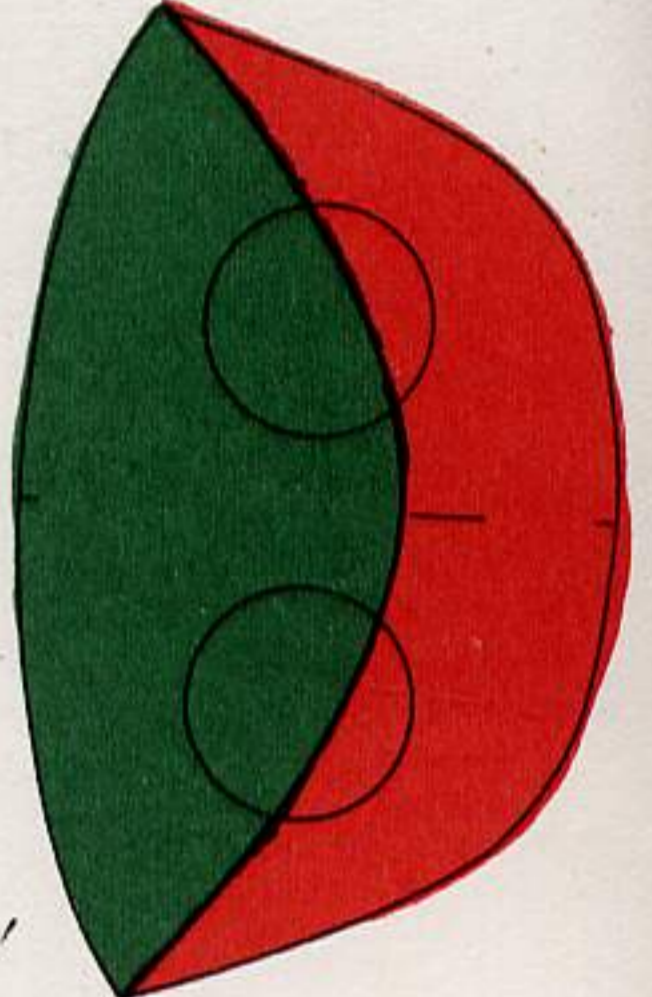
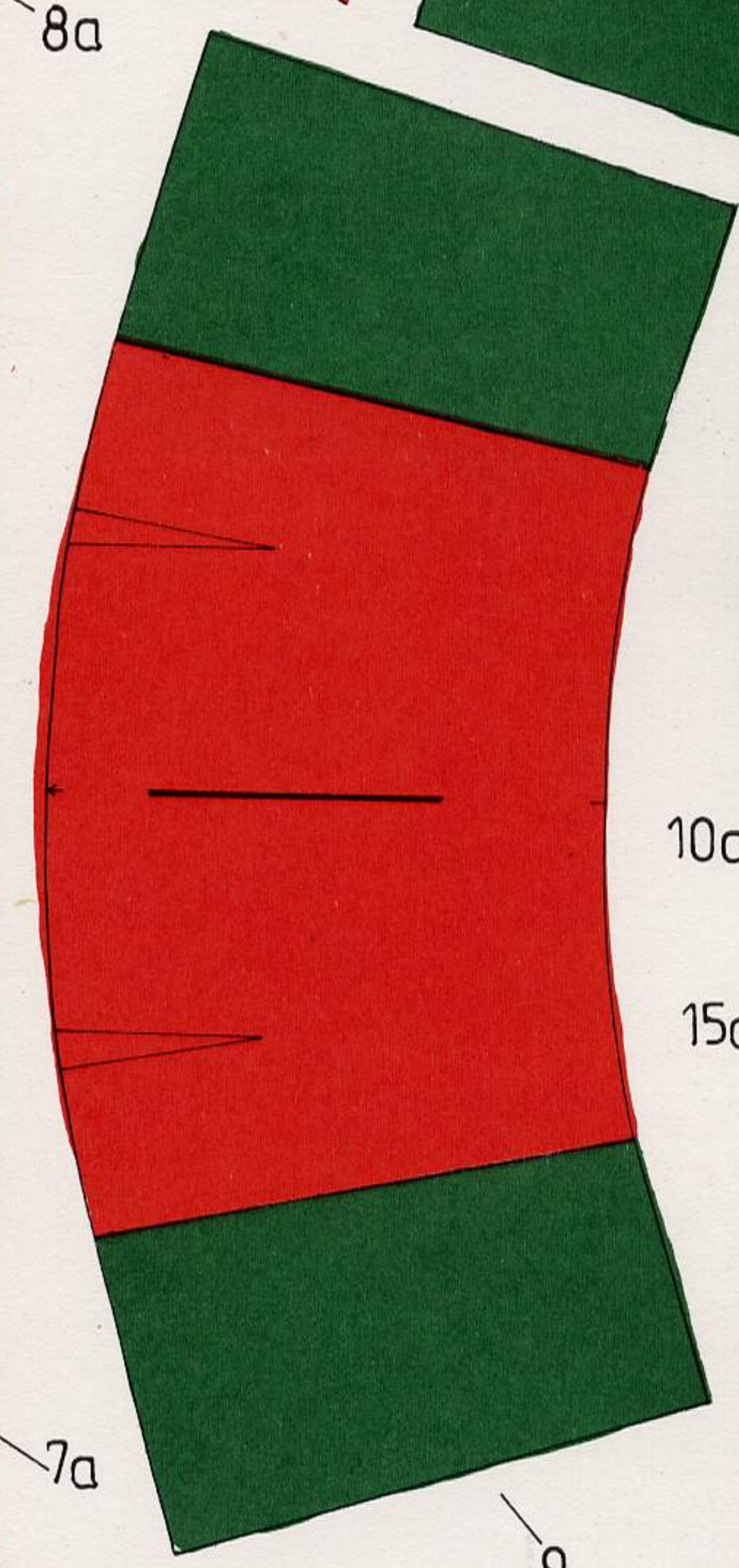
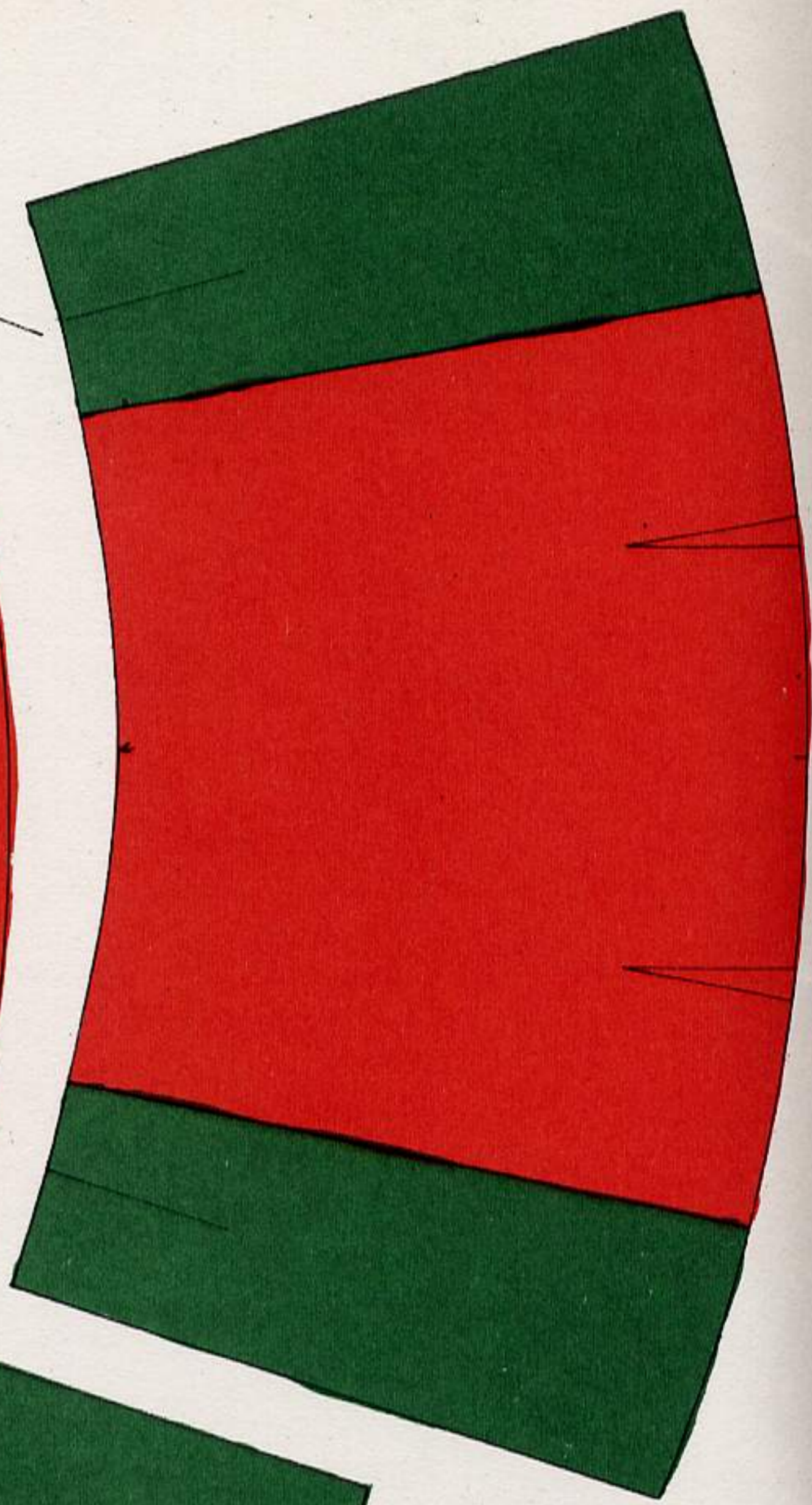
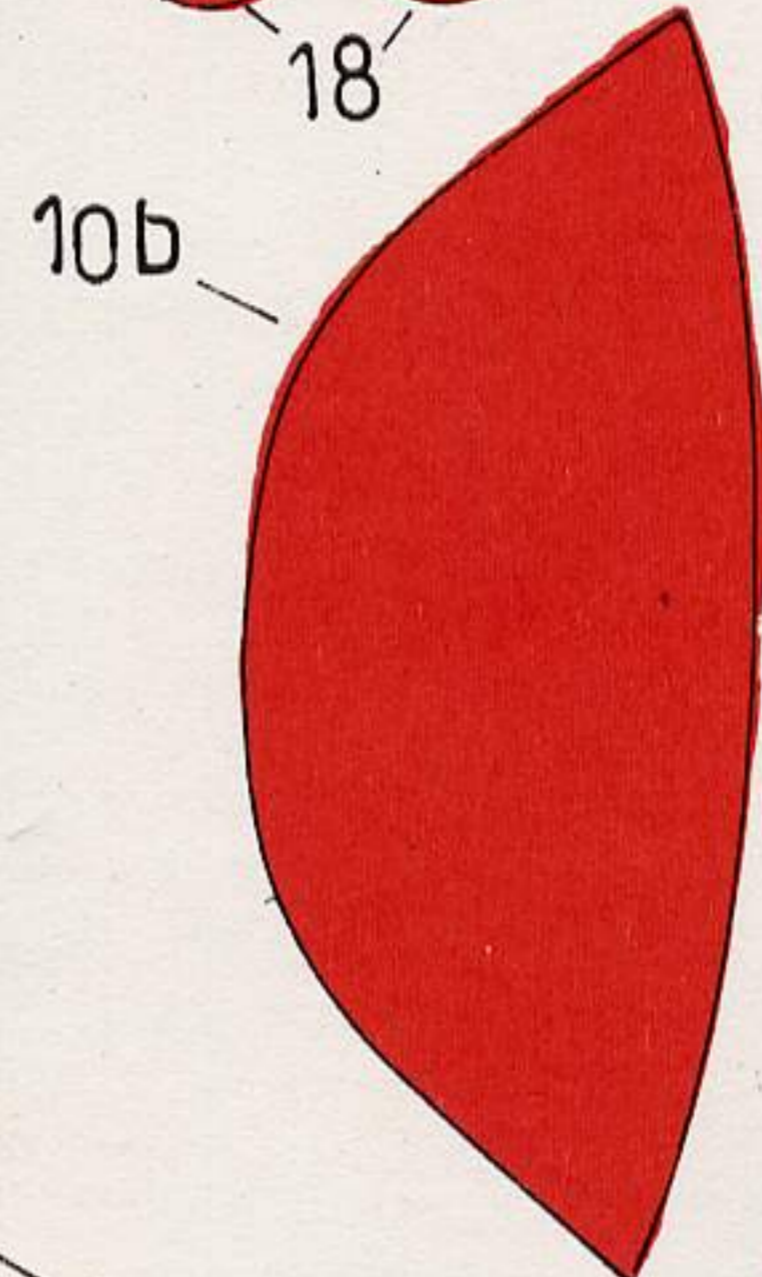
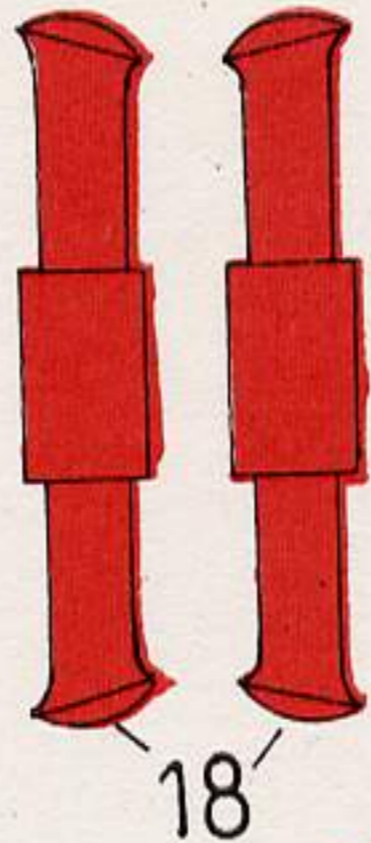
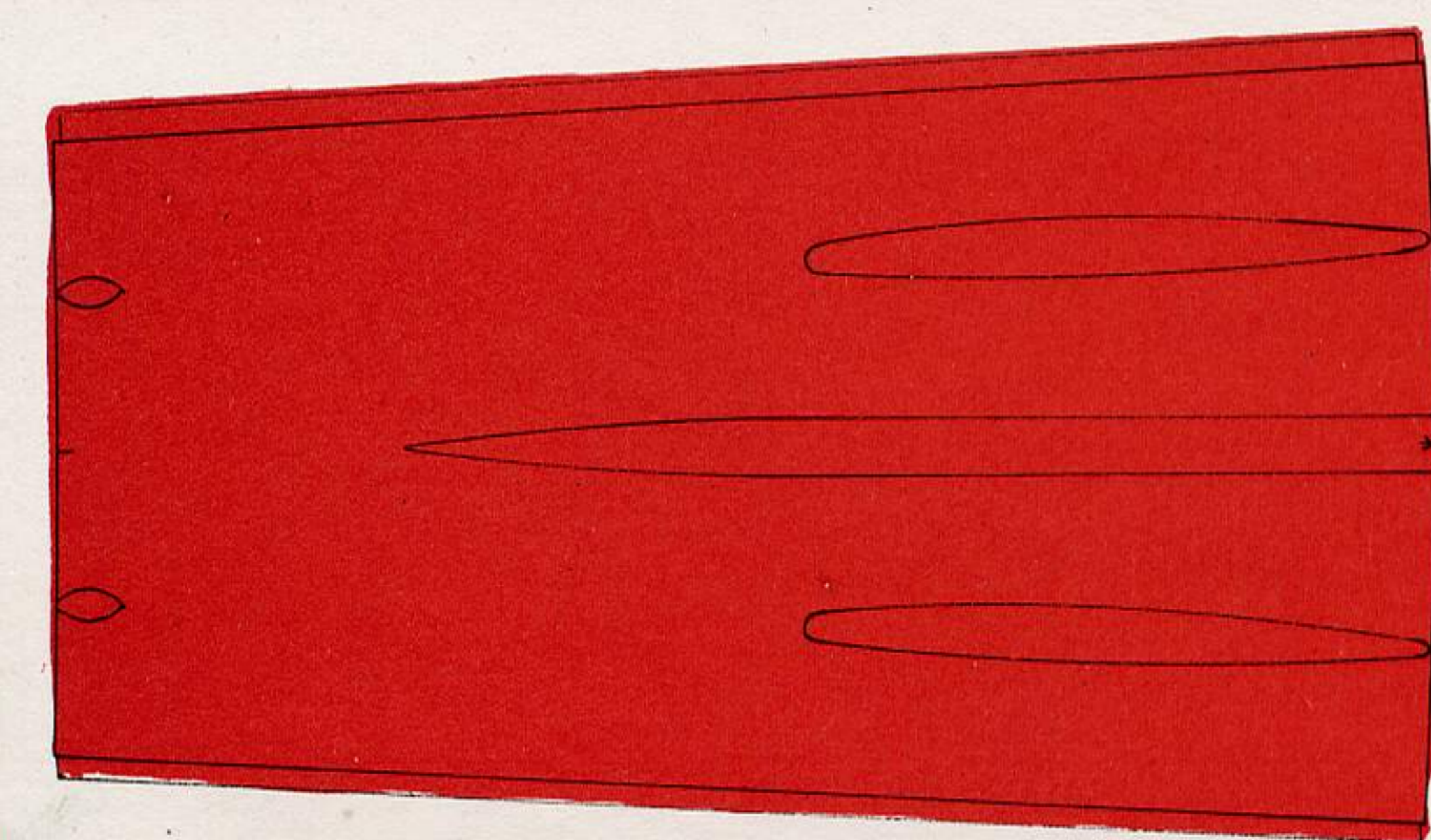
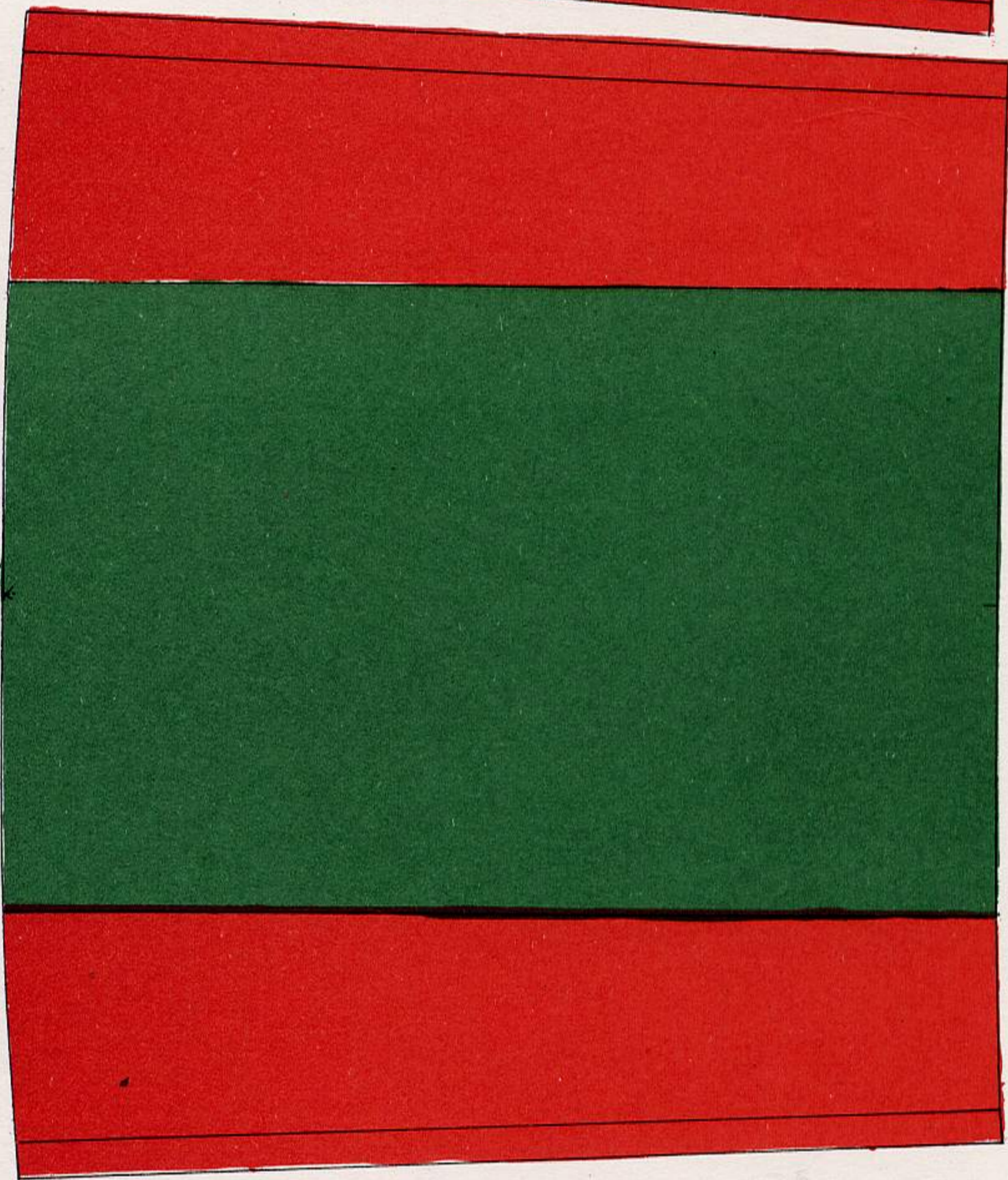
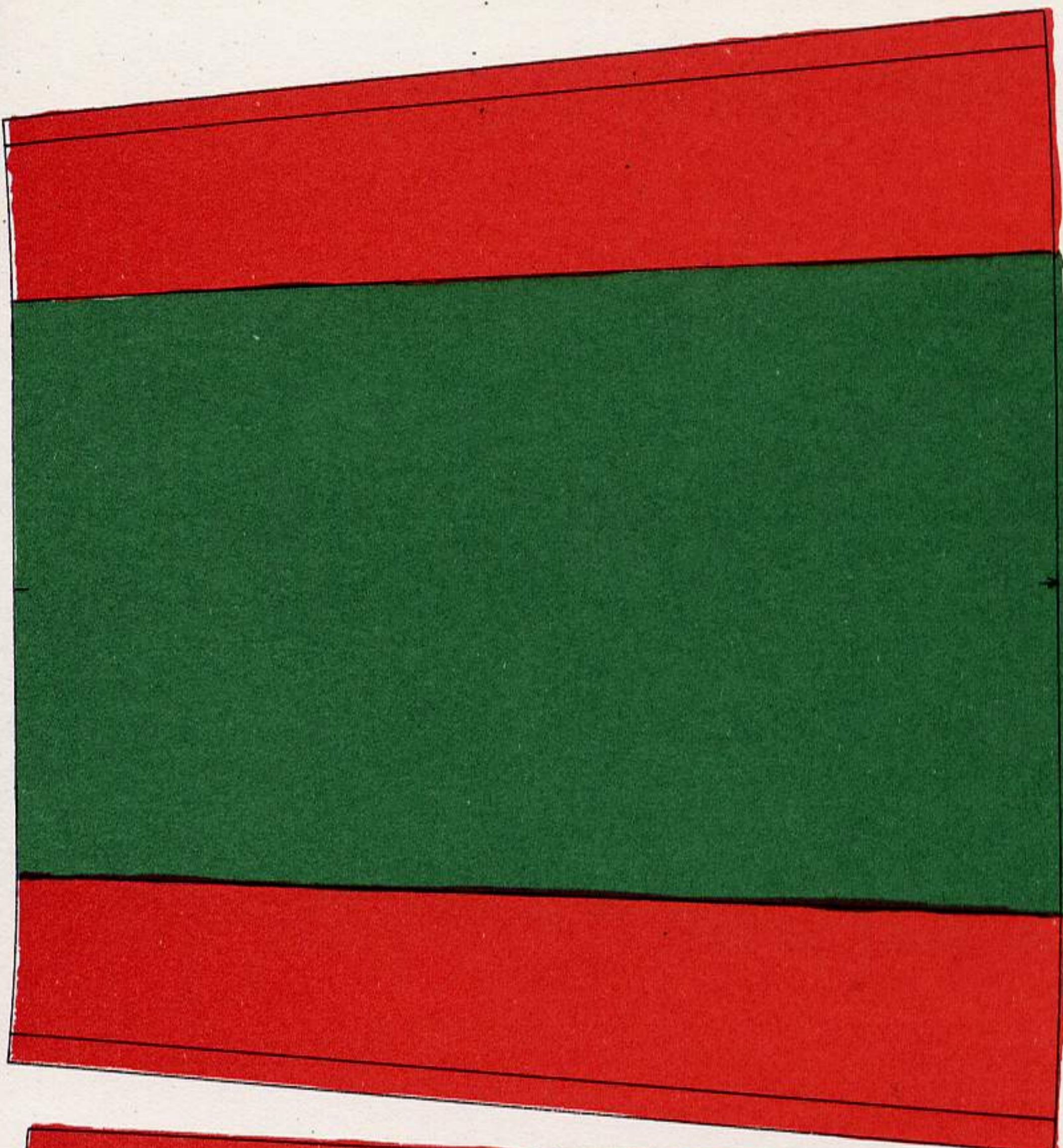
M					
M					

P17

L					
L					

P16





8b

17

8a

18

10b

2

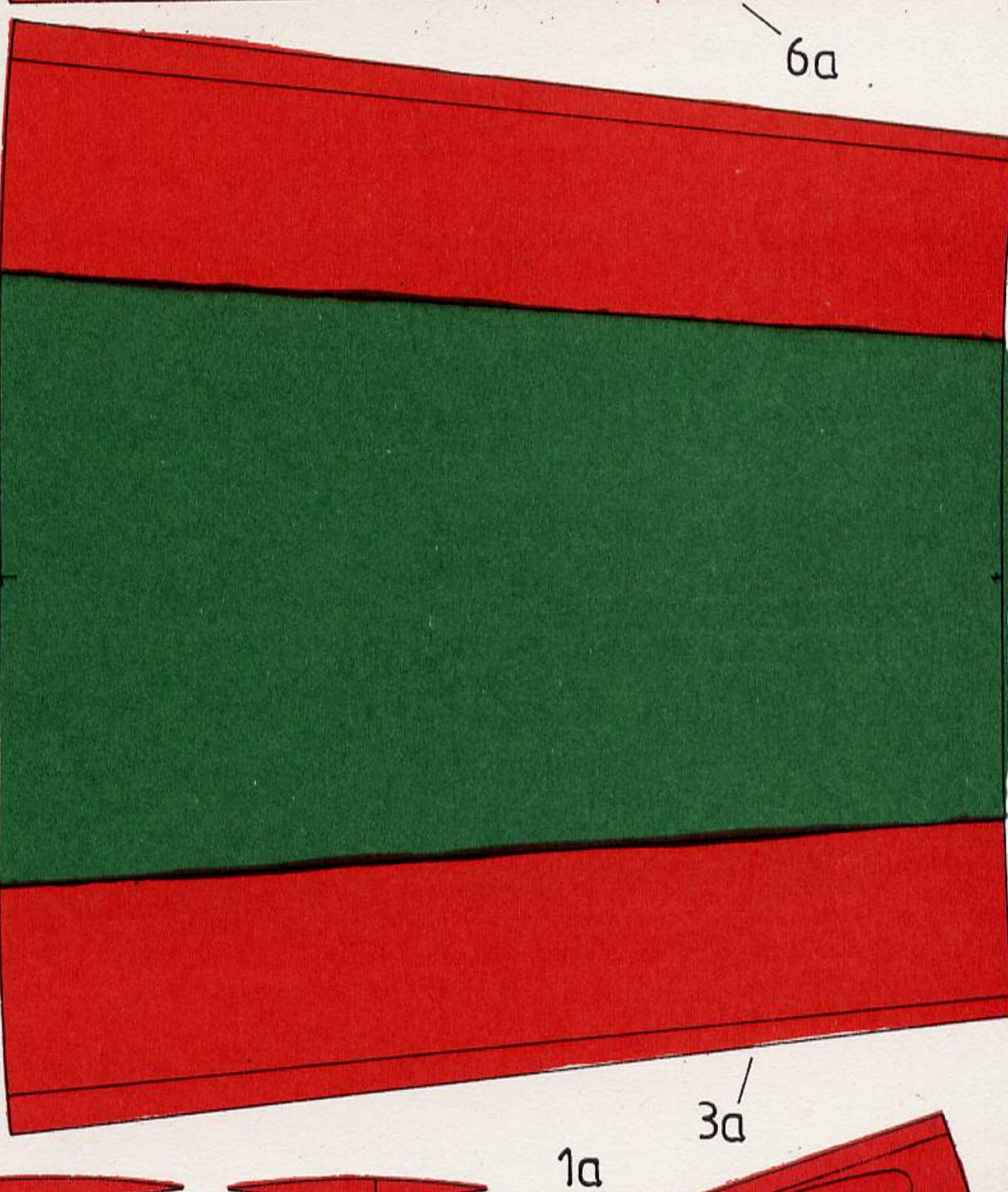
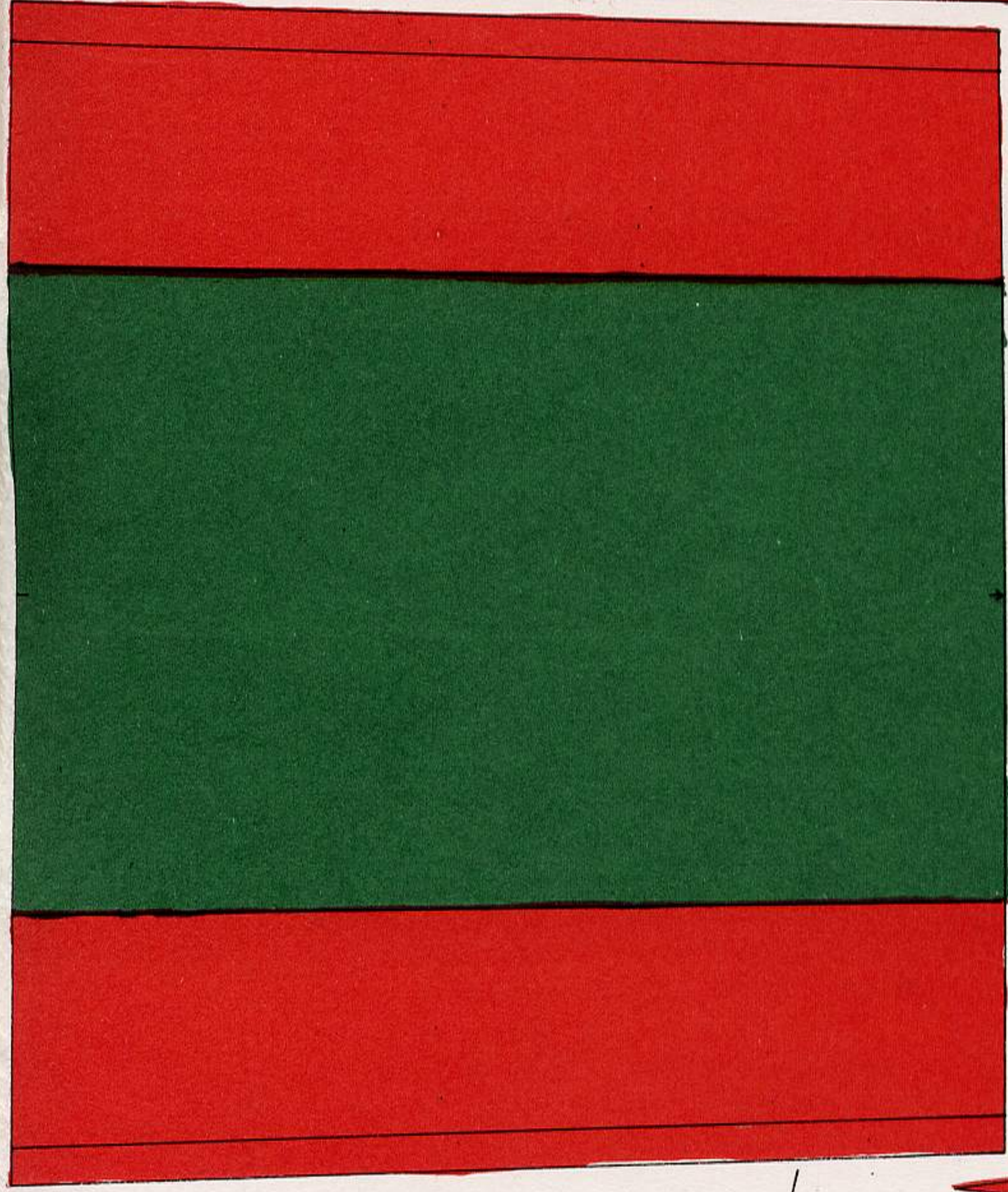
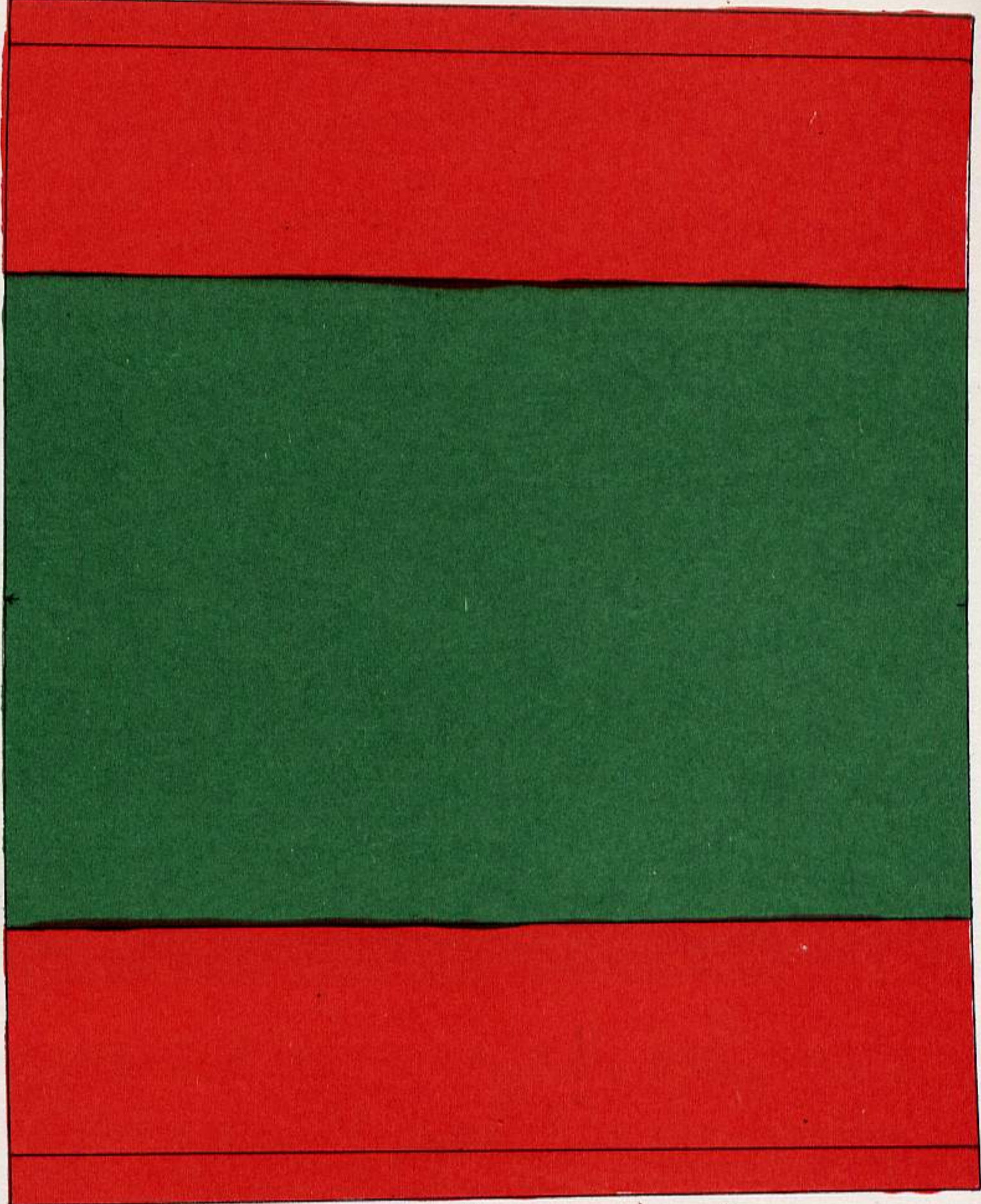
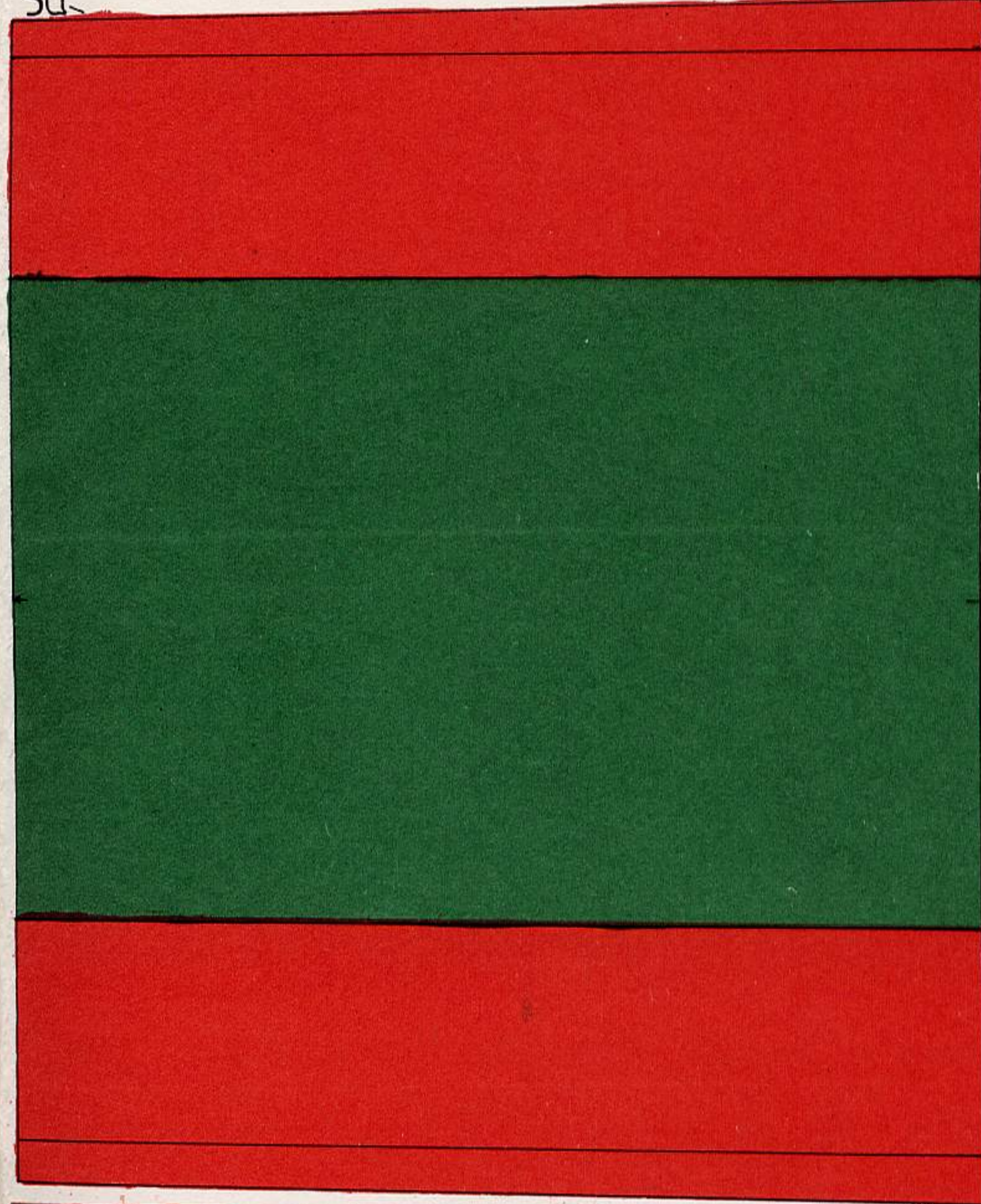
10a

15a

9

15b

5a



6a



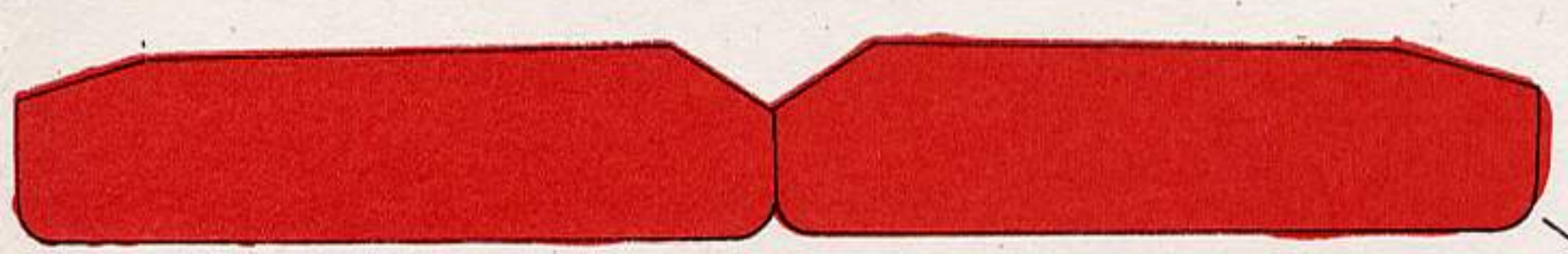
16

4a

20c



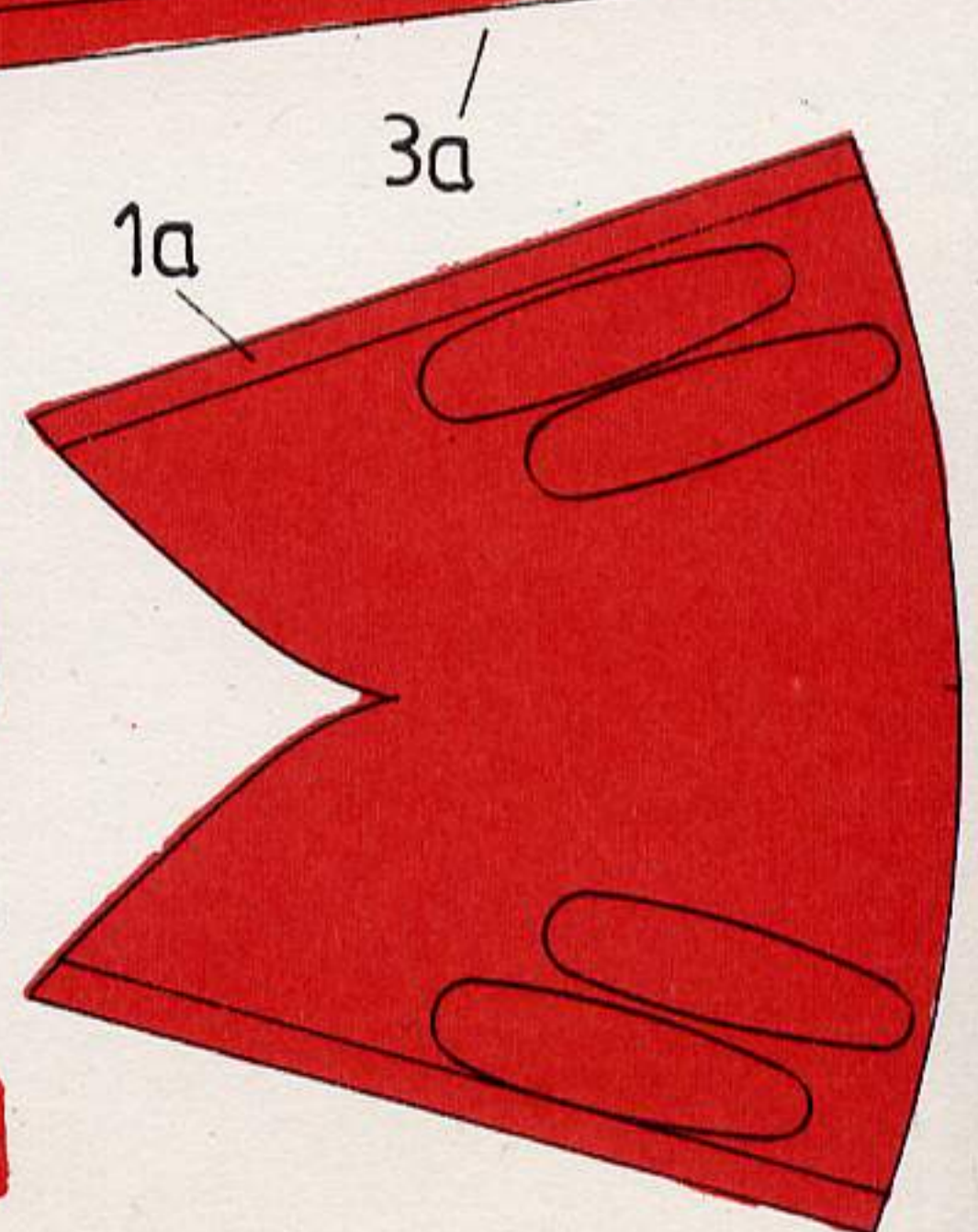
20b



21

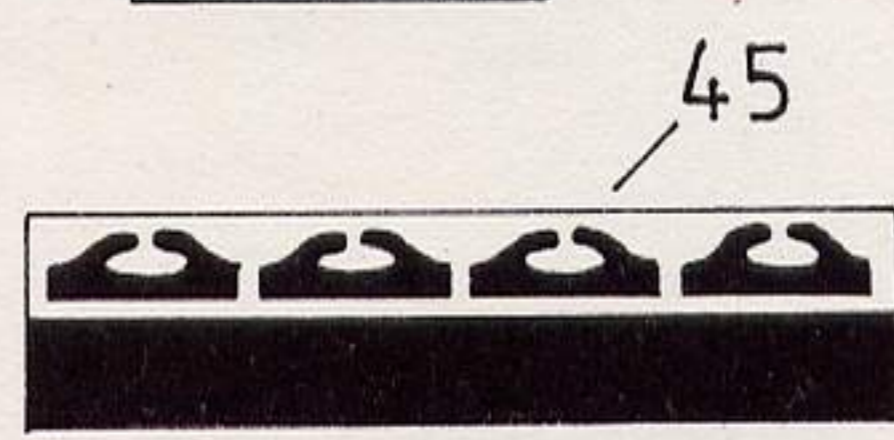
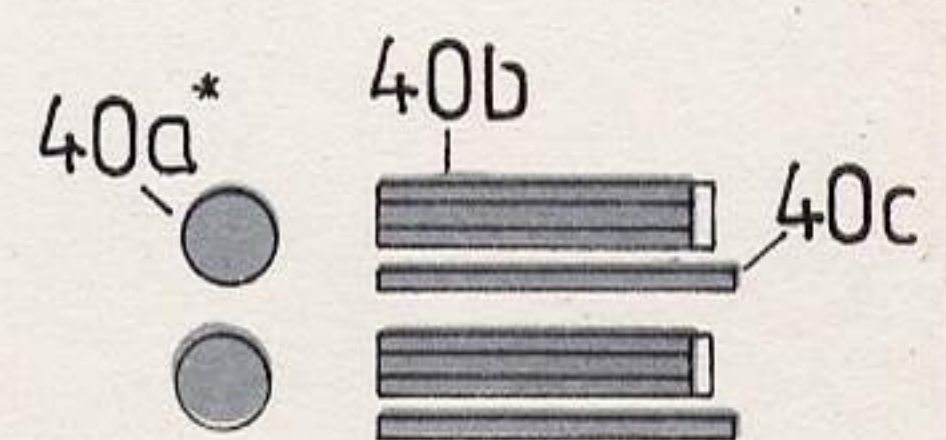
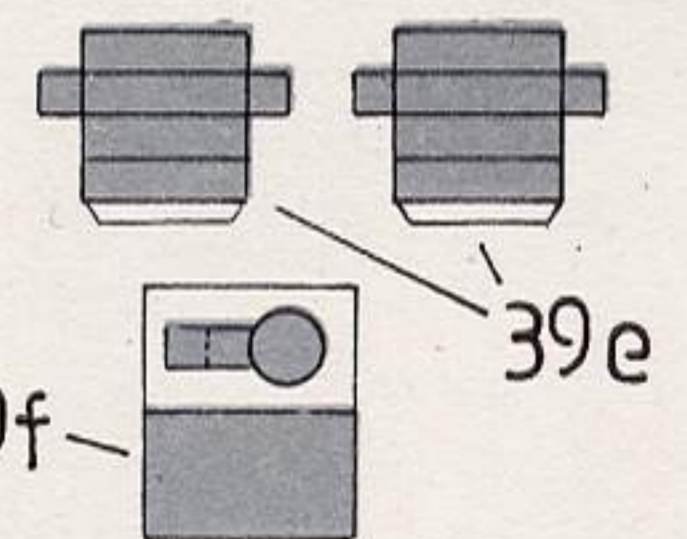
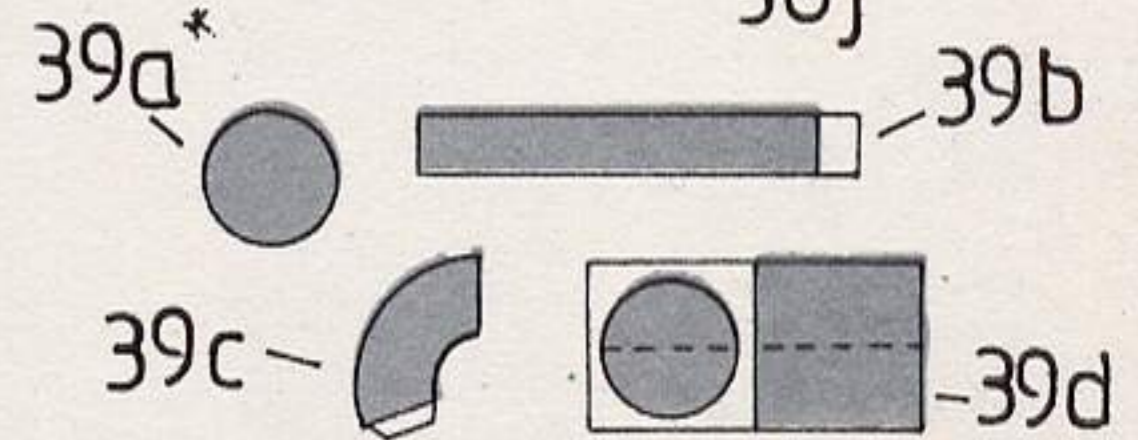
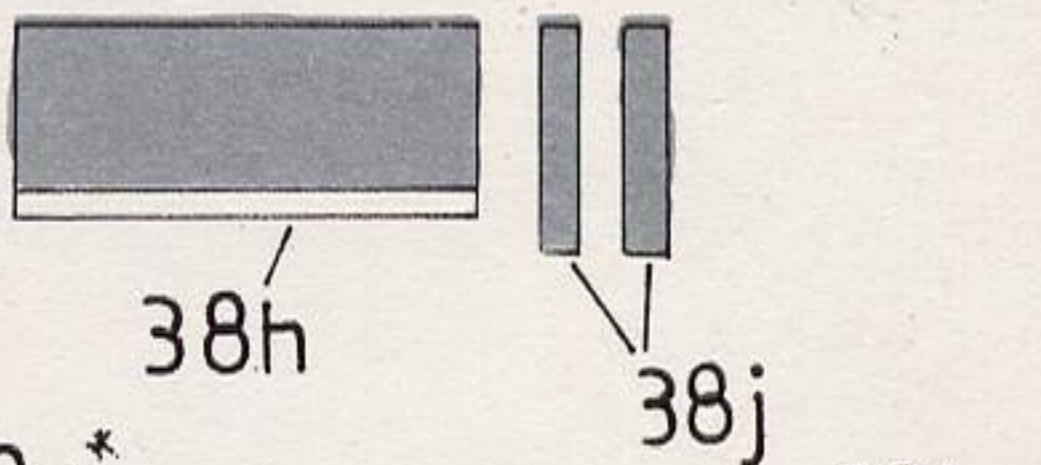
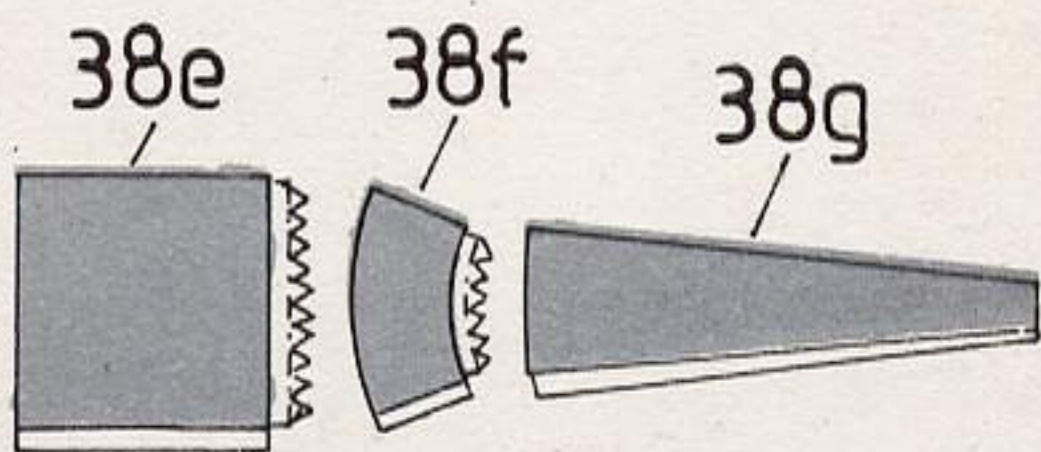
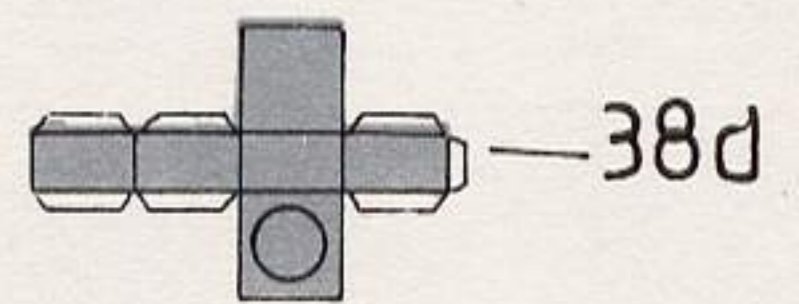
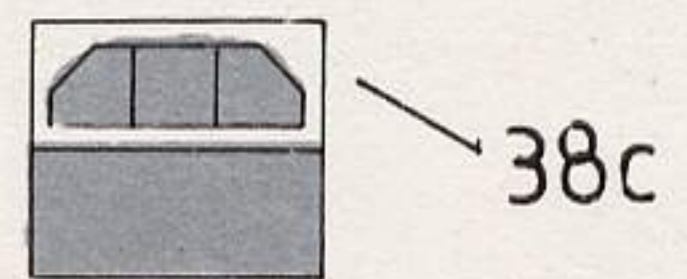
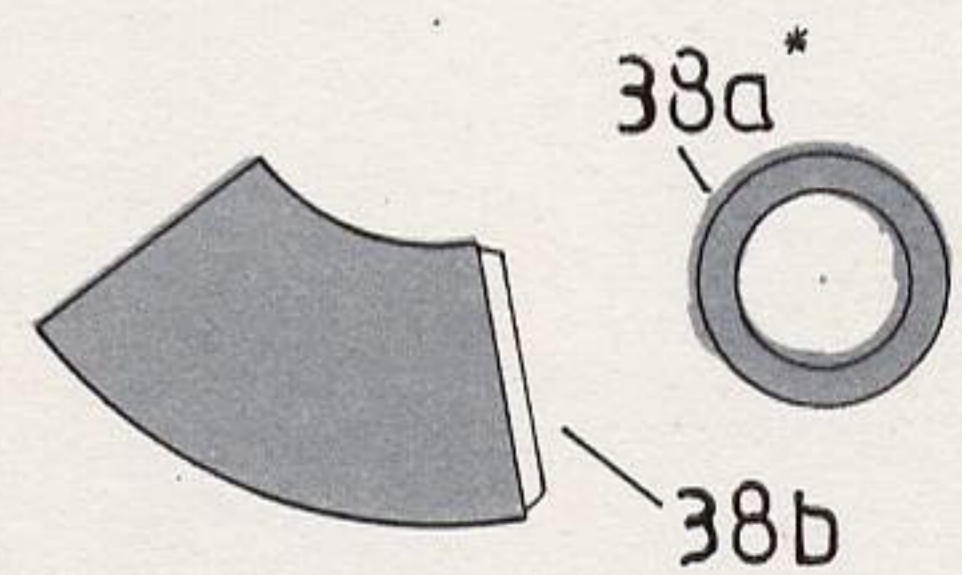
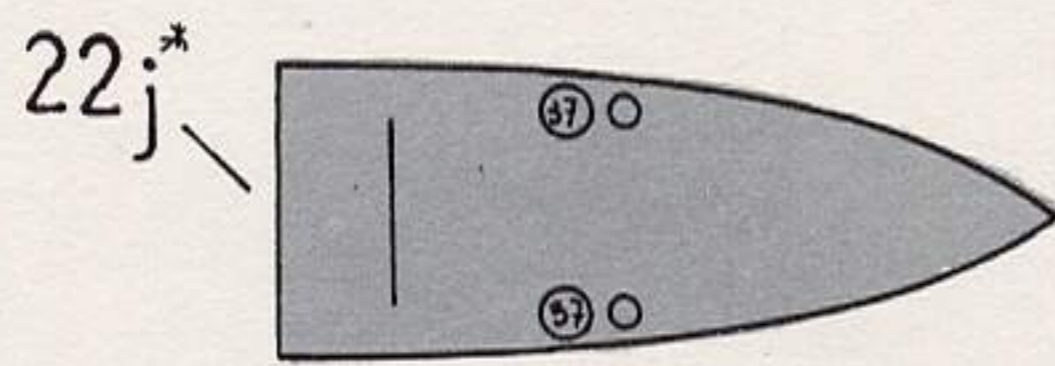
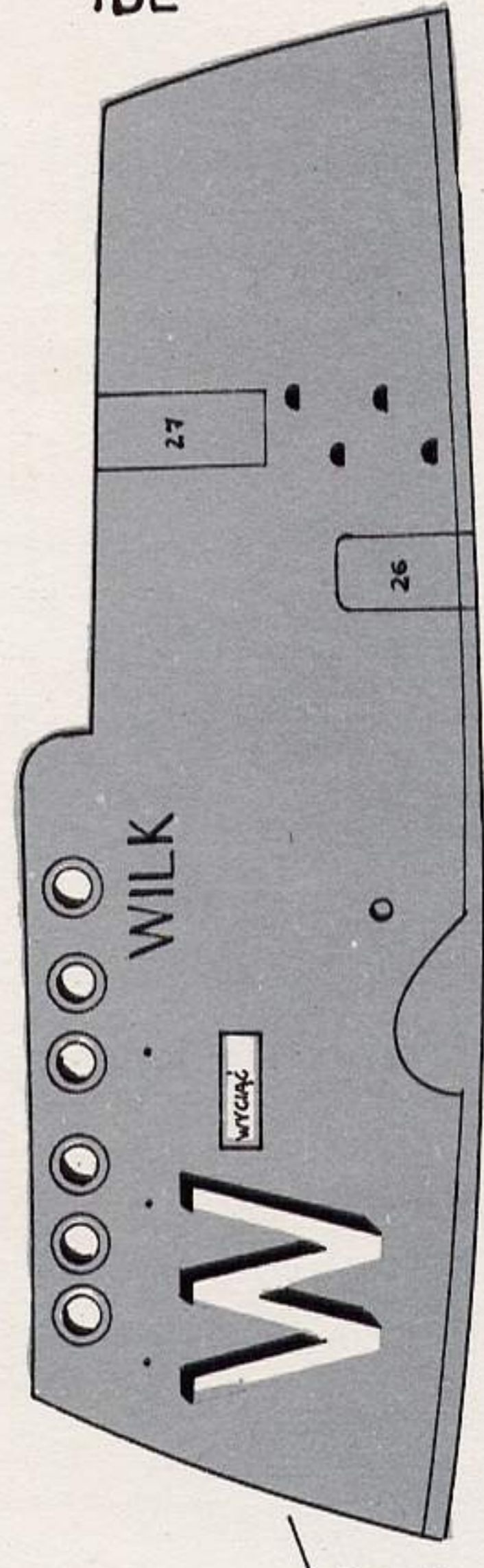
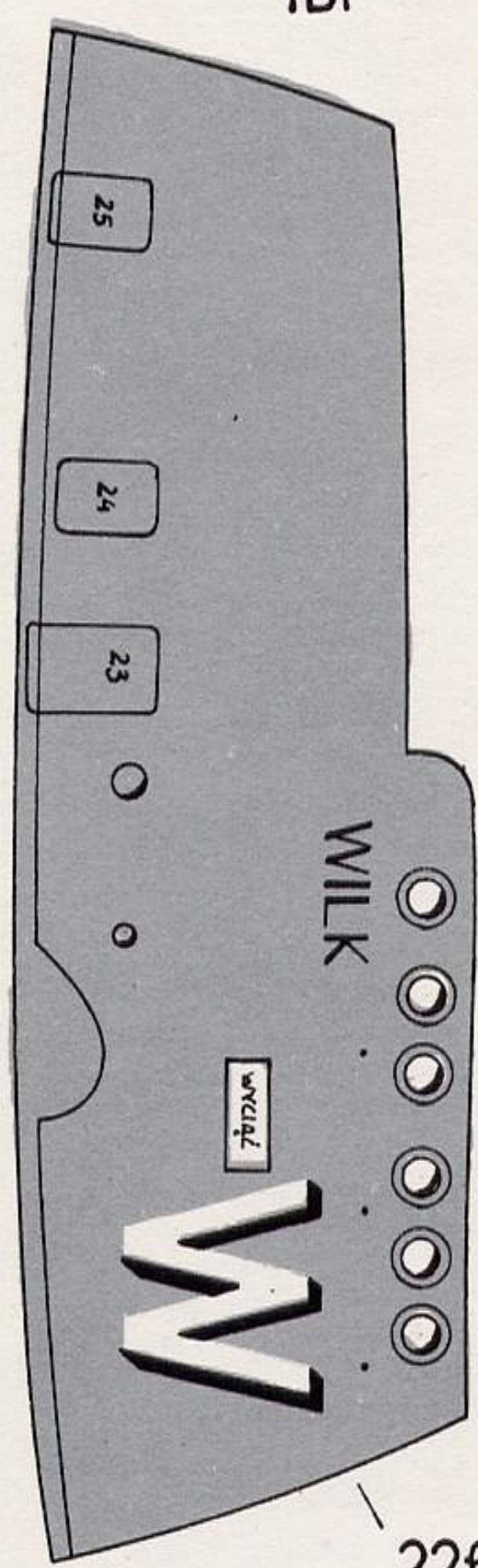
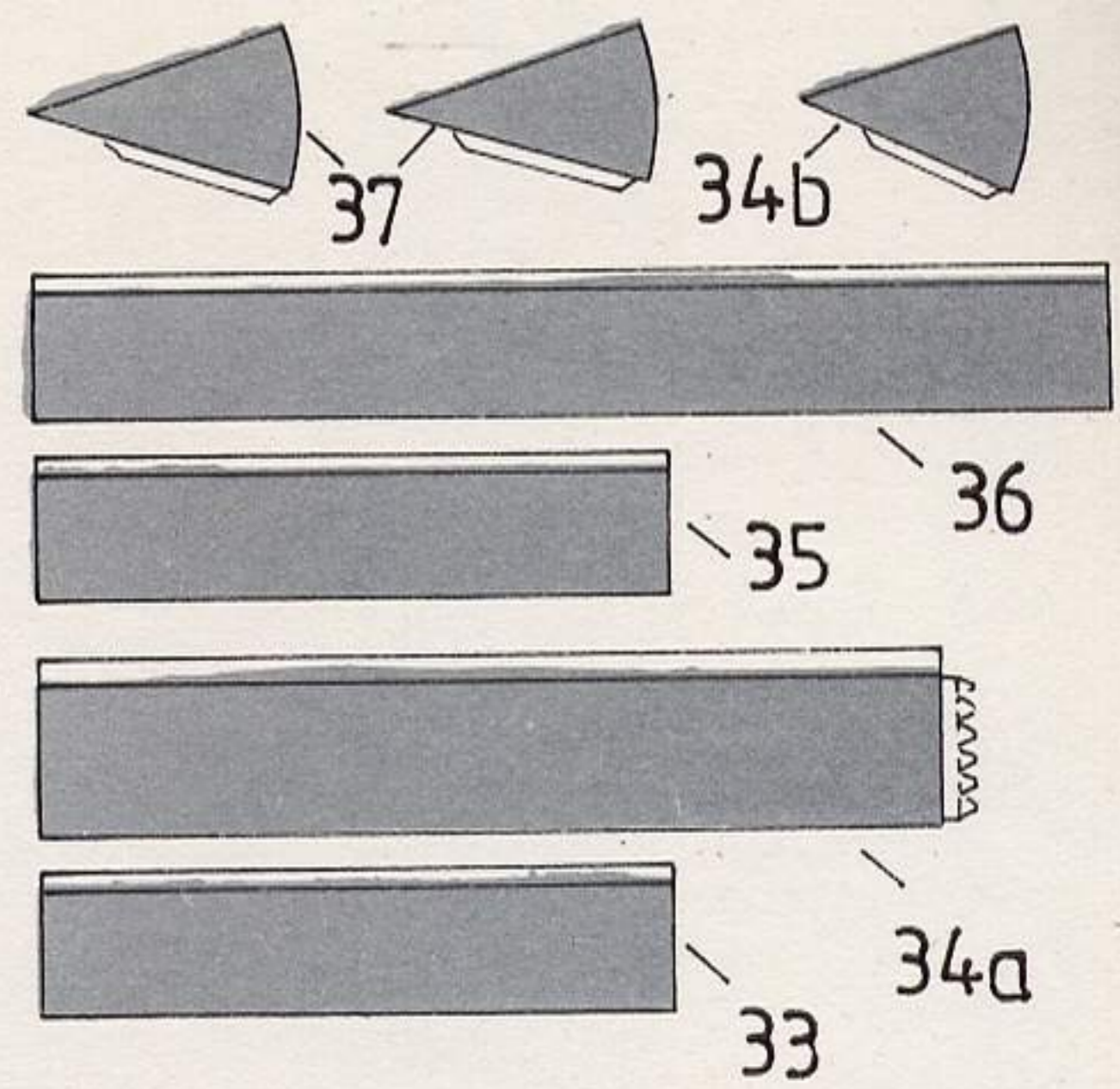
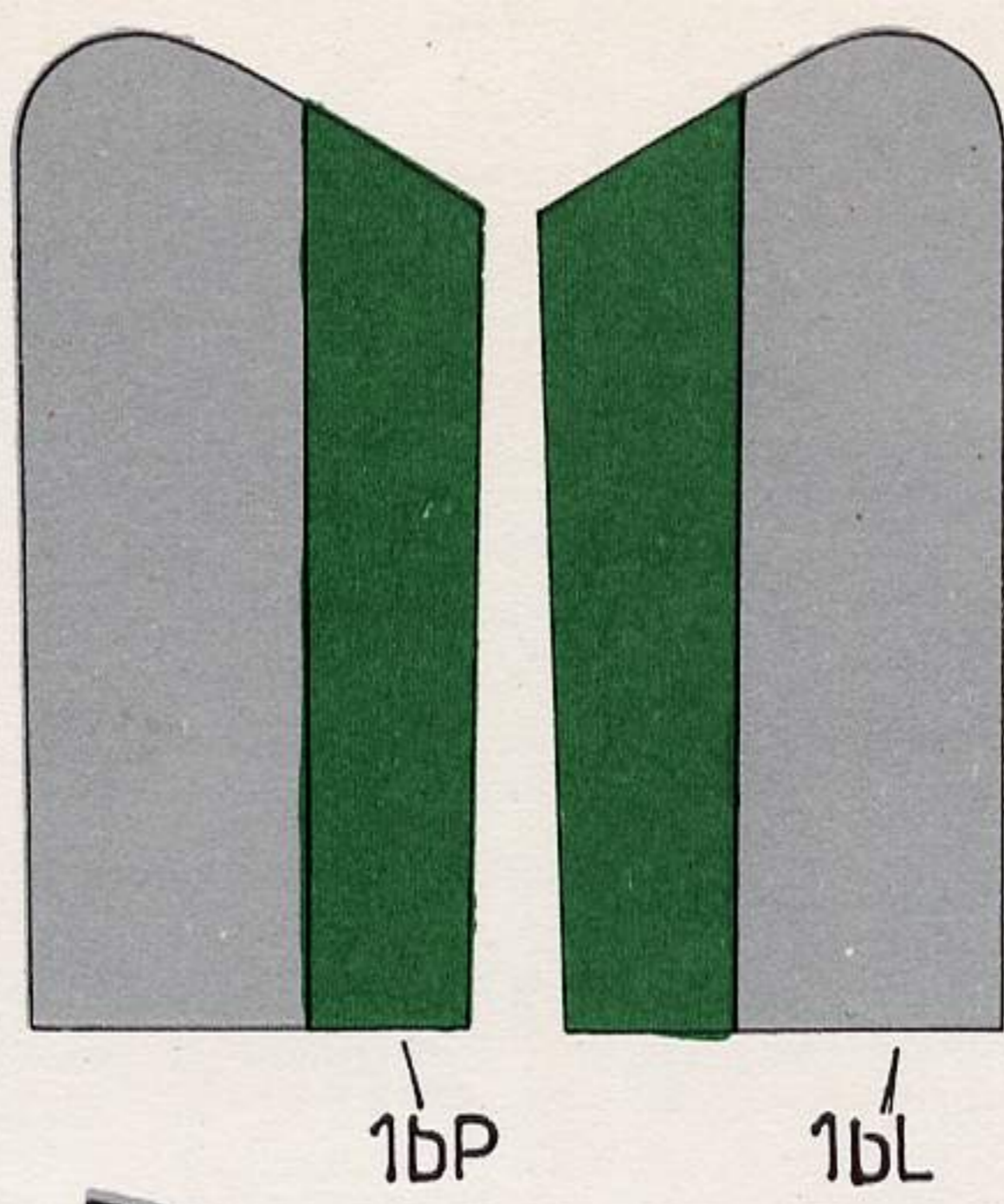
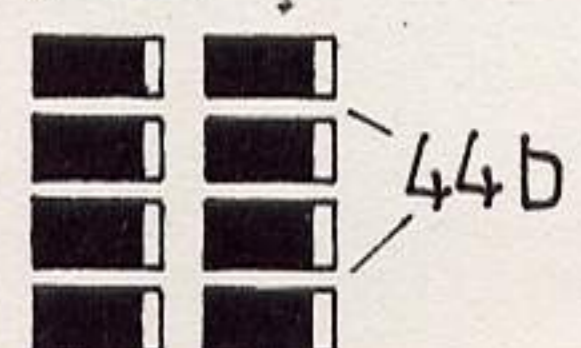
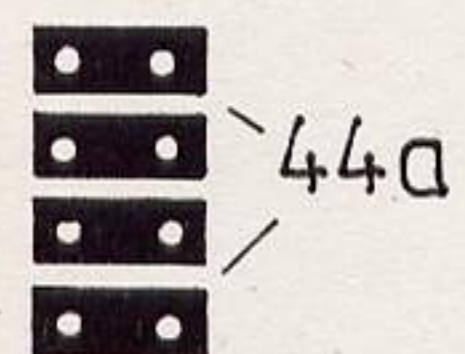
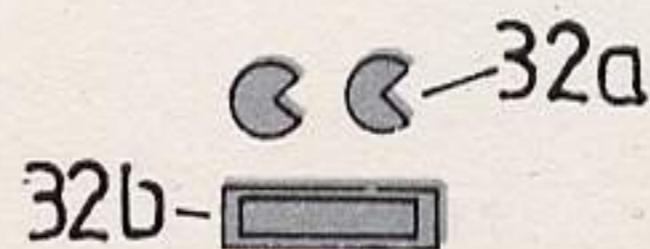
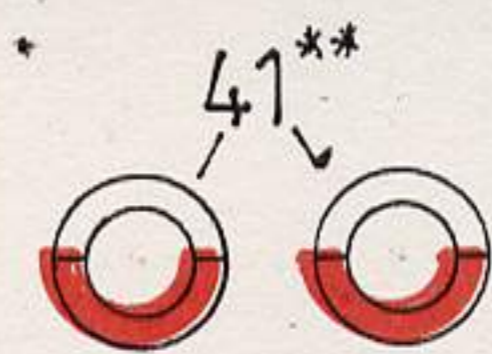
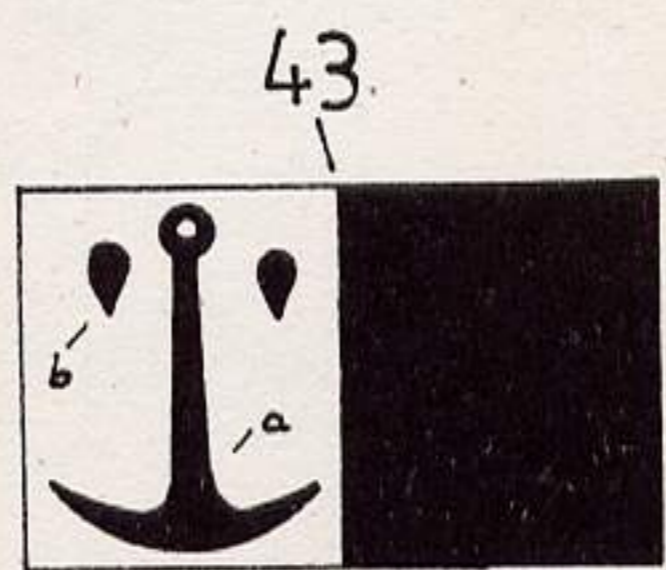
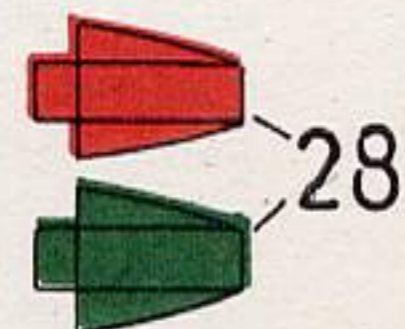
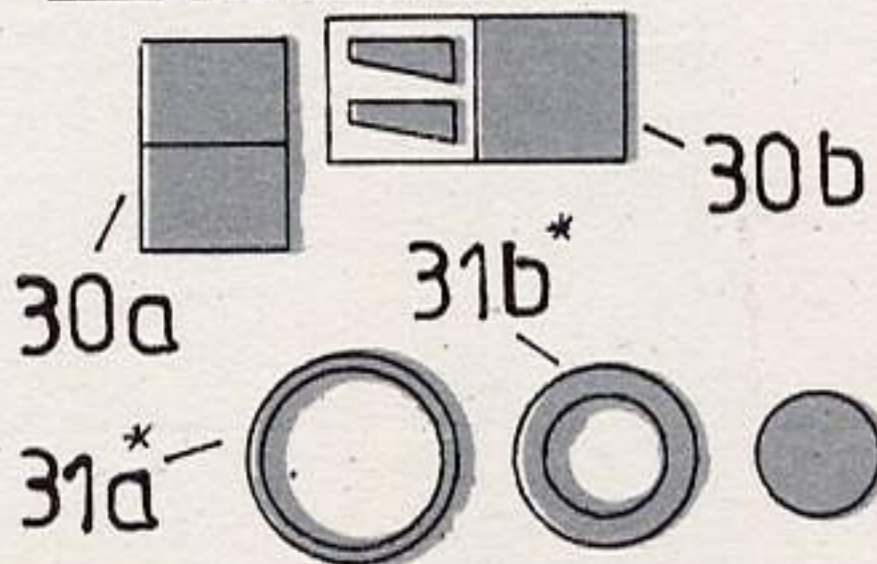
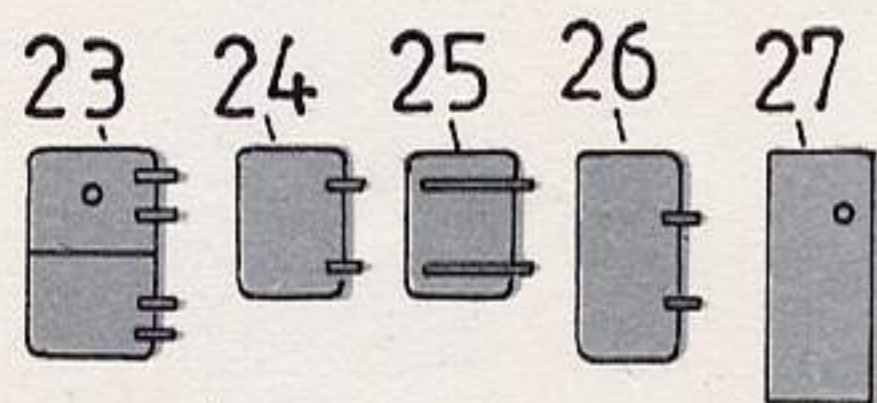
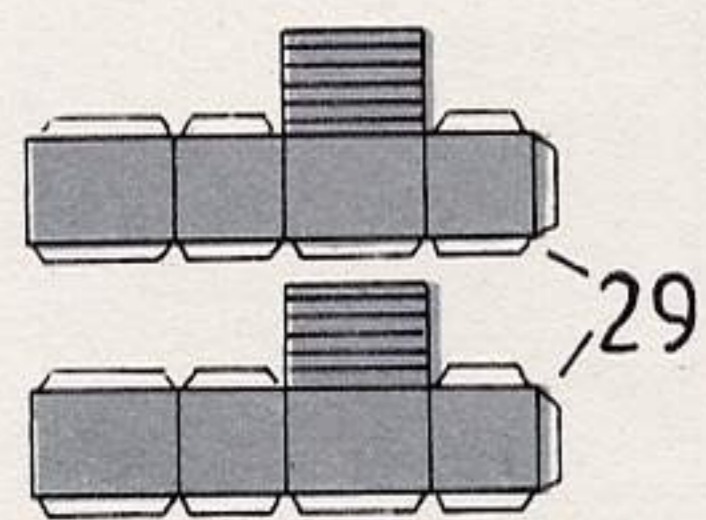
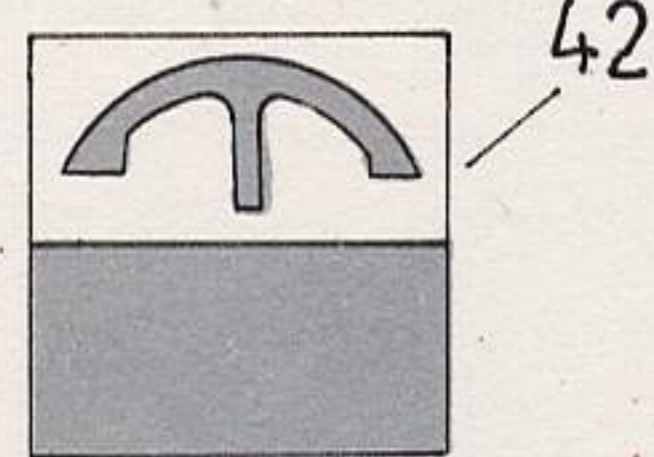
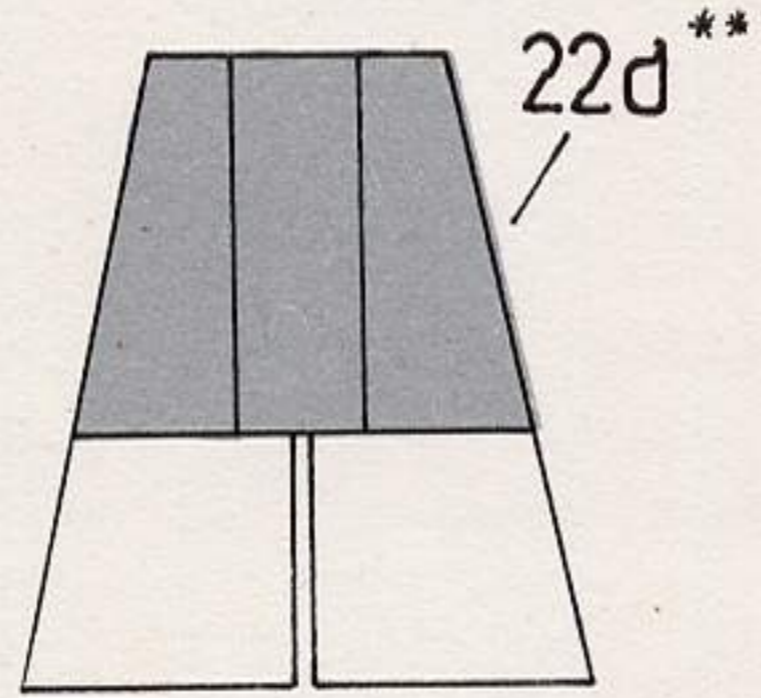
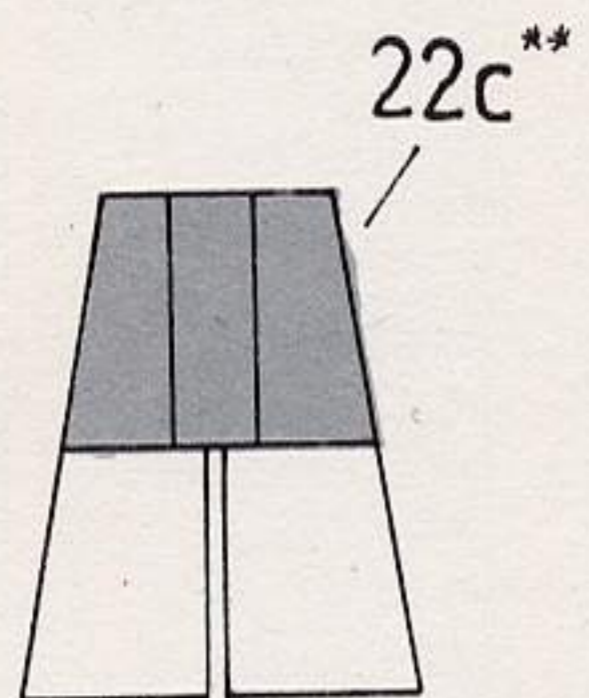
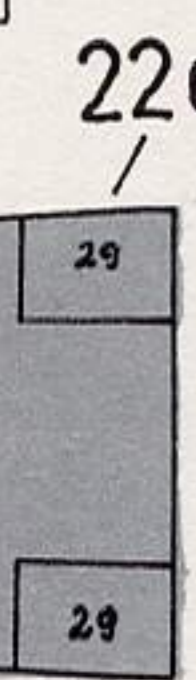
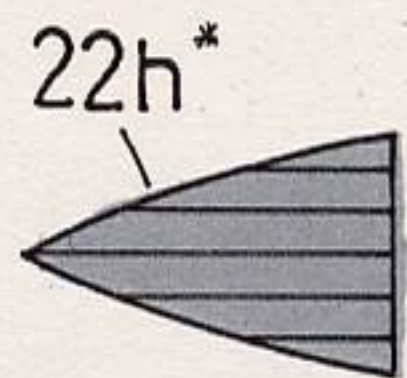
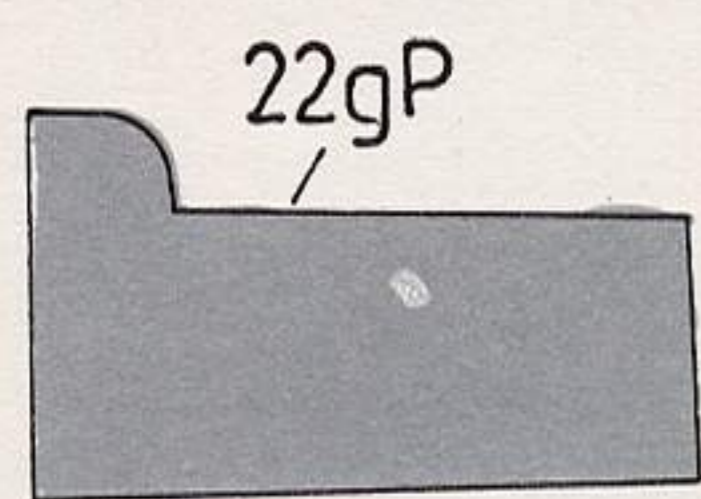
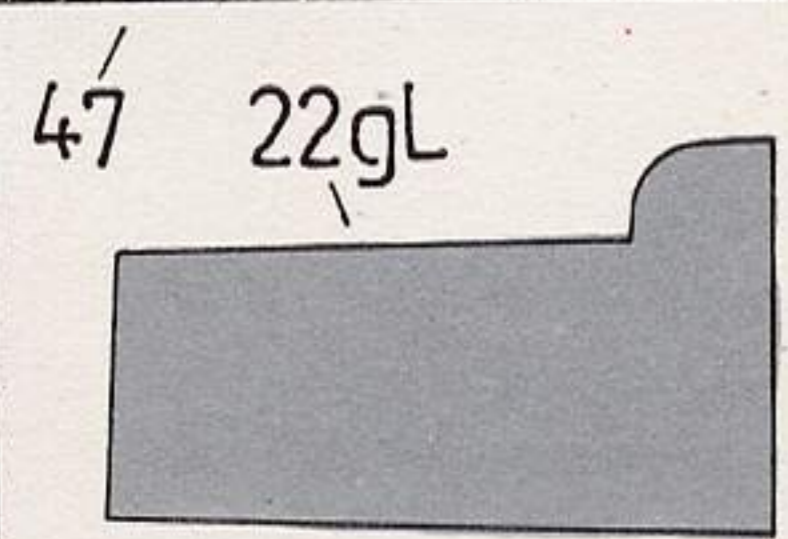
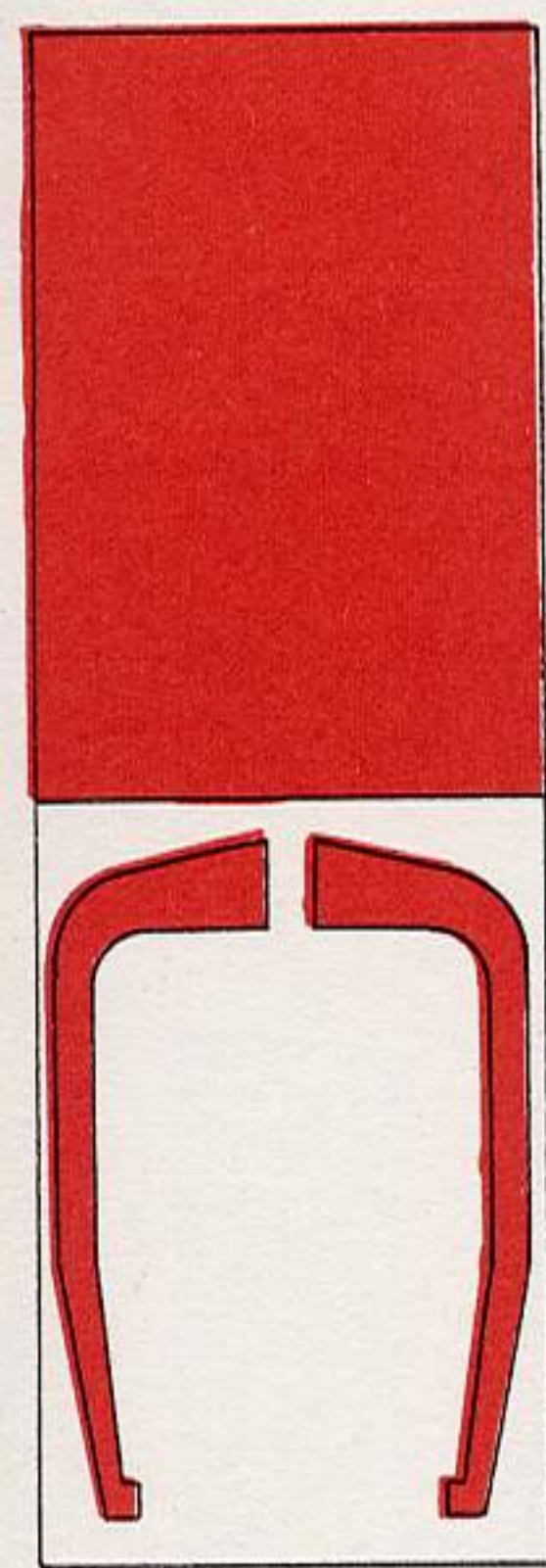
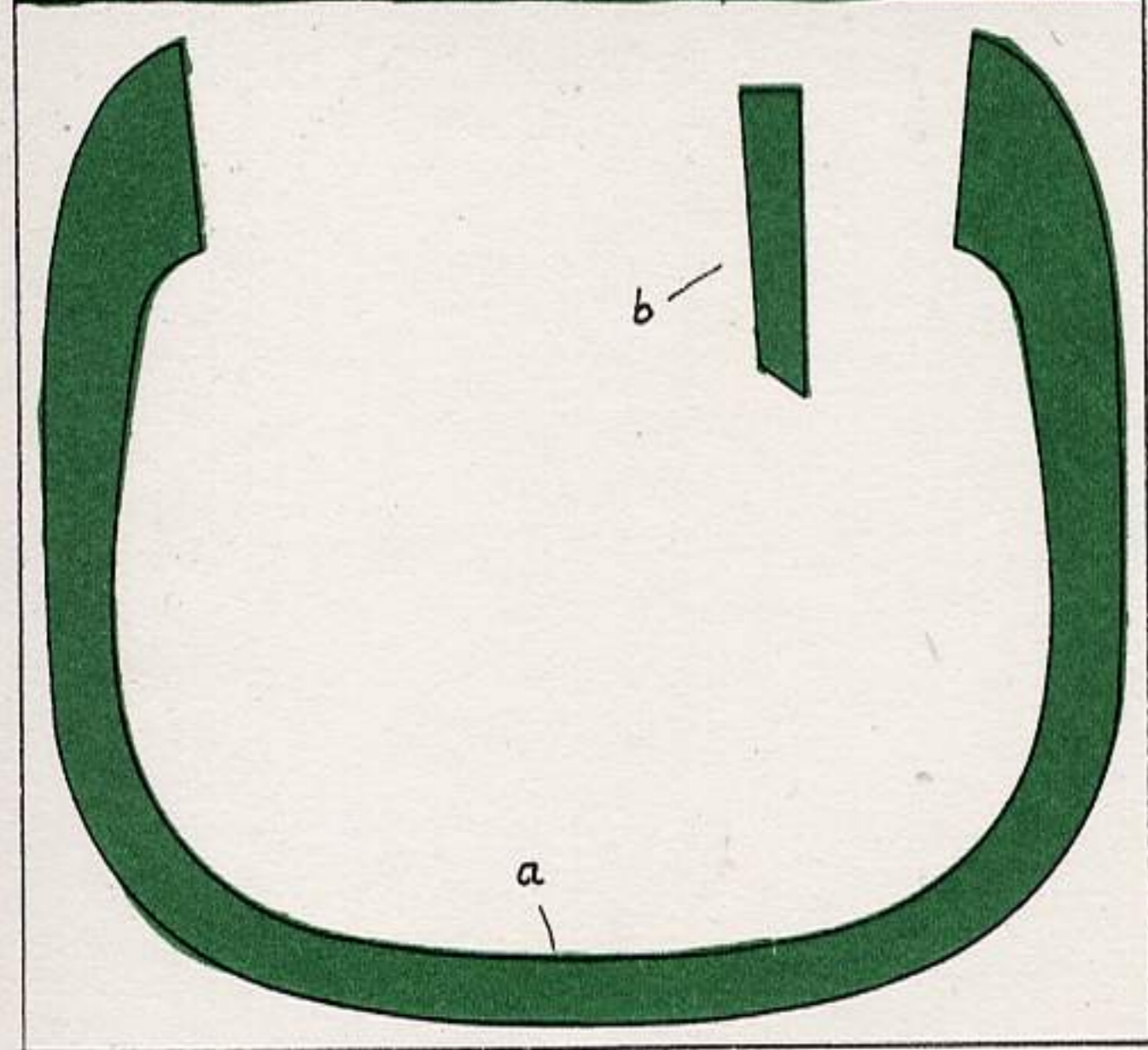
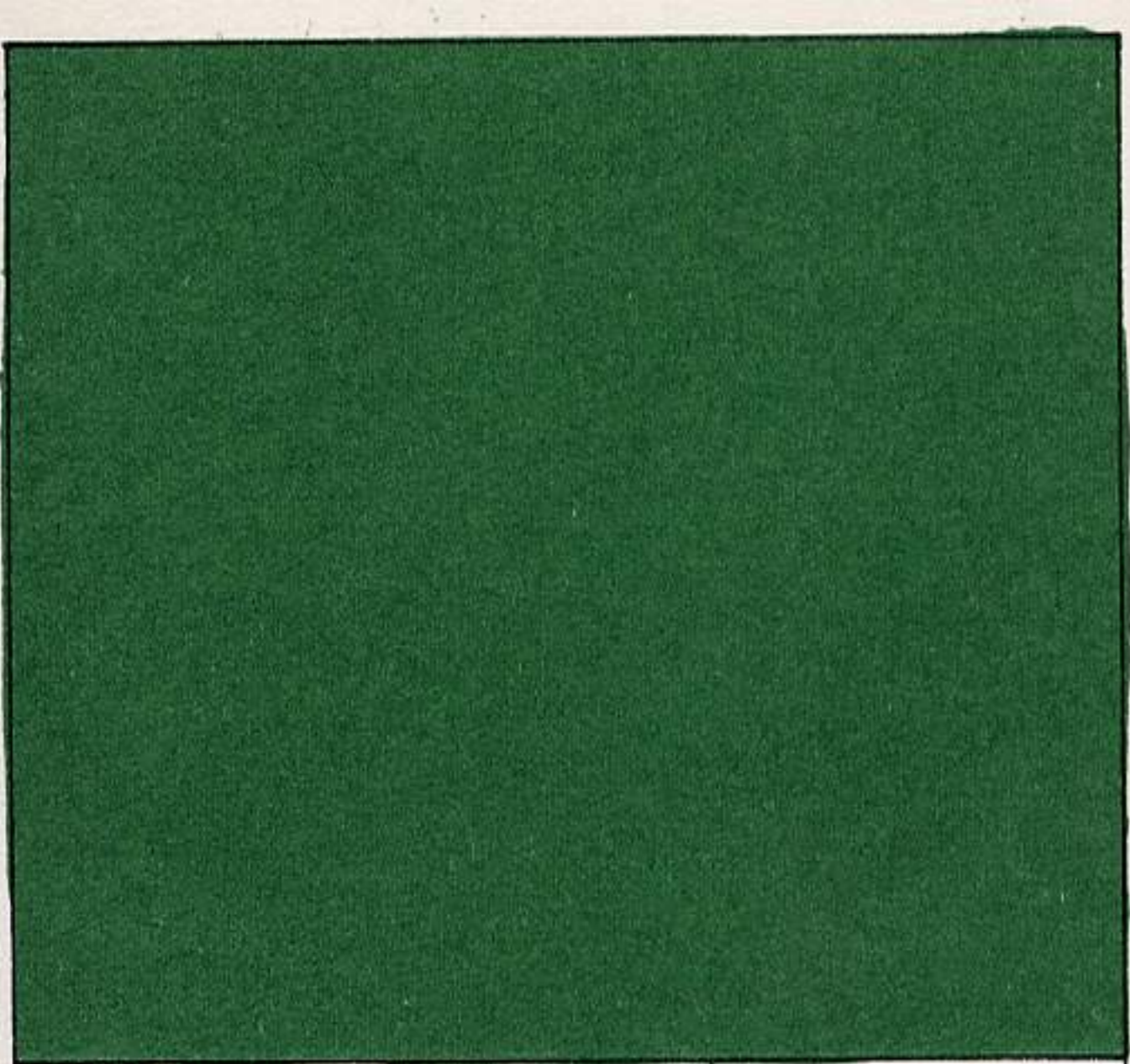


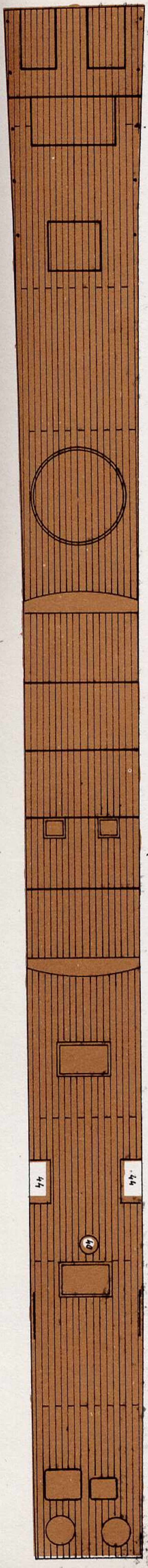
20a



1a

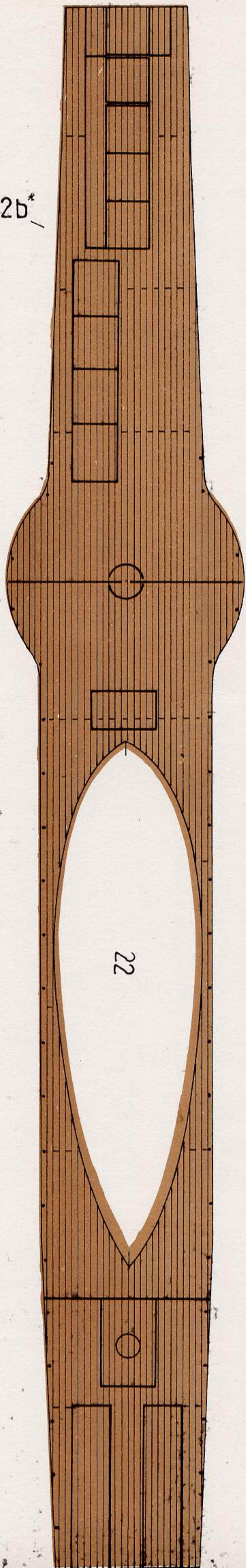
3a



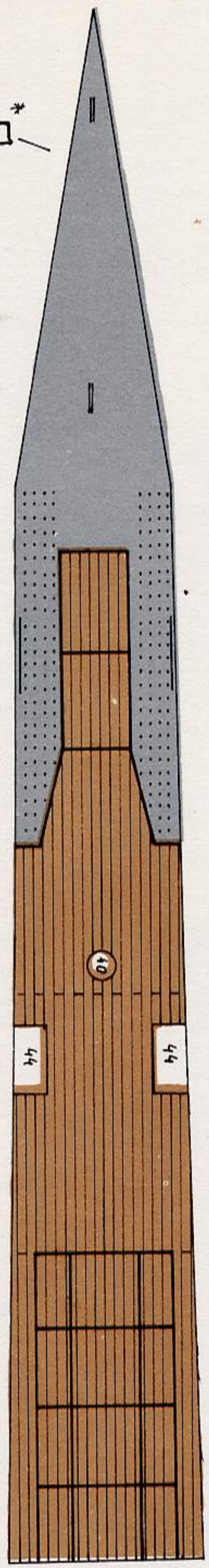


12b\*

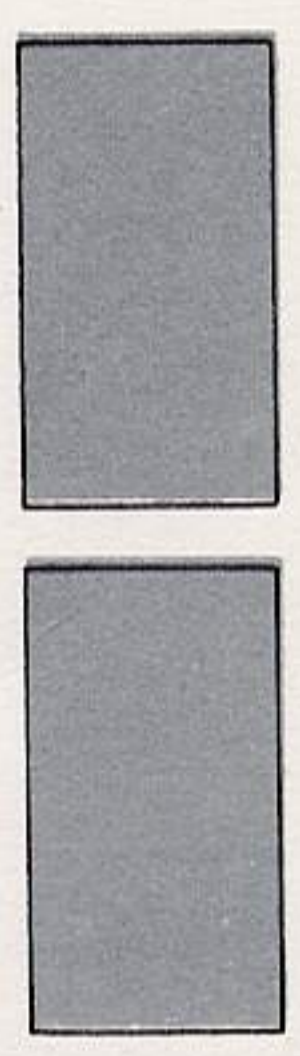
12c\*



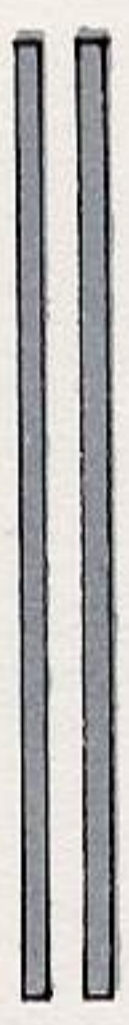
12a\*



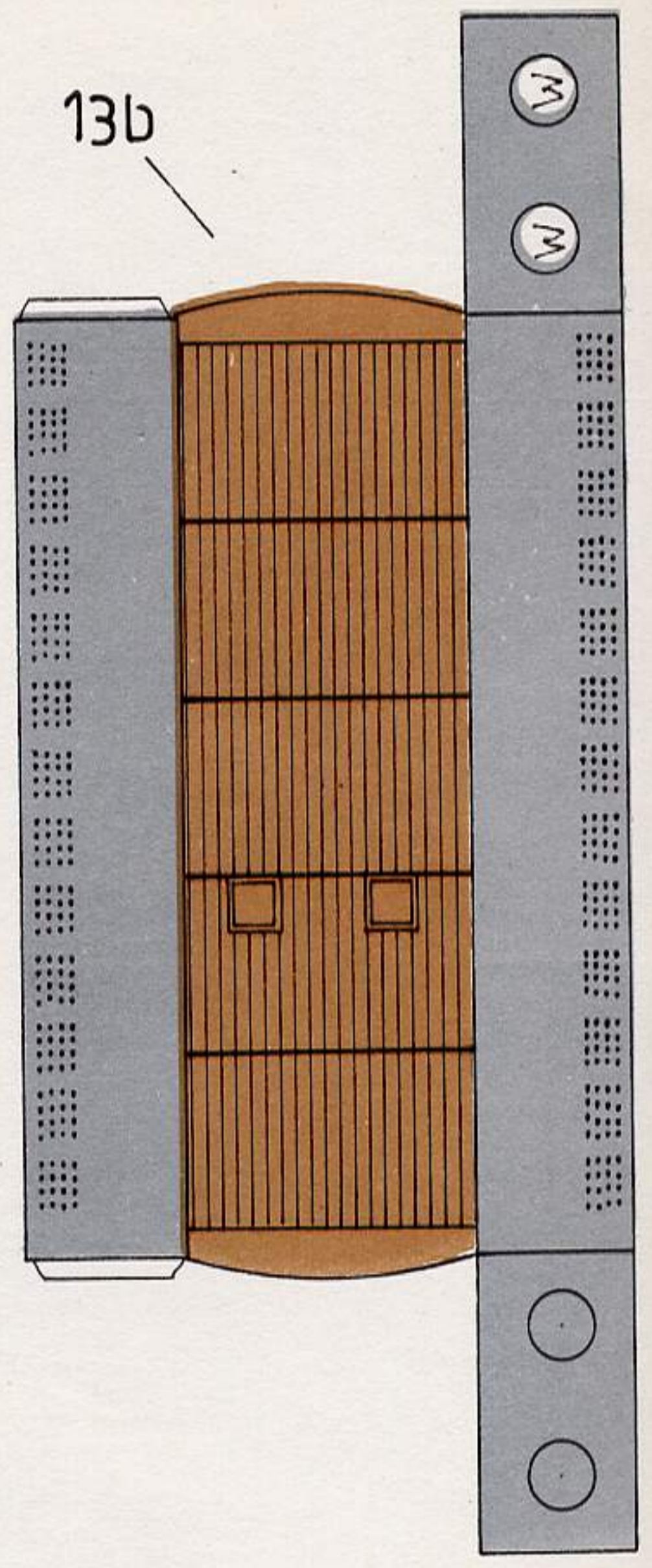
12e



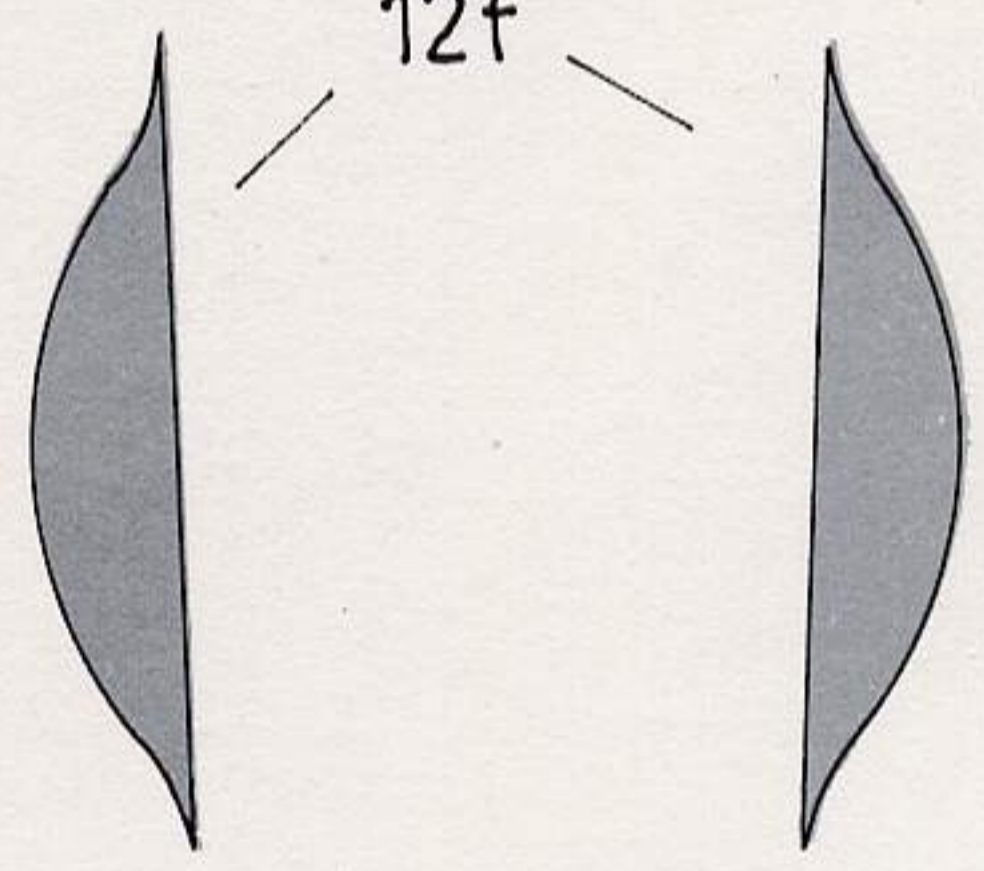
12g



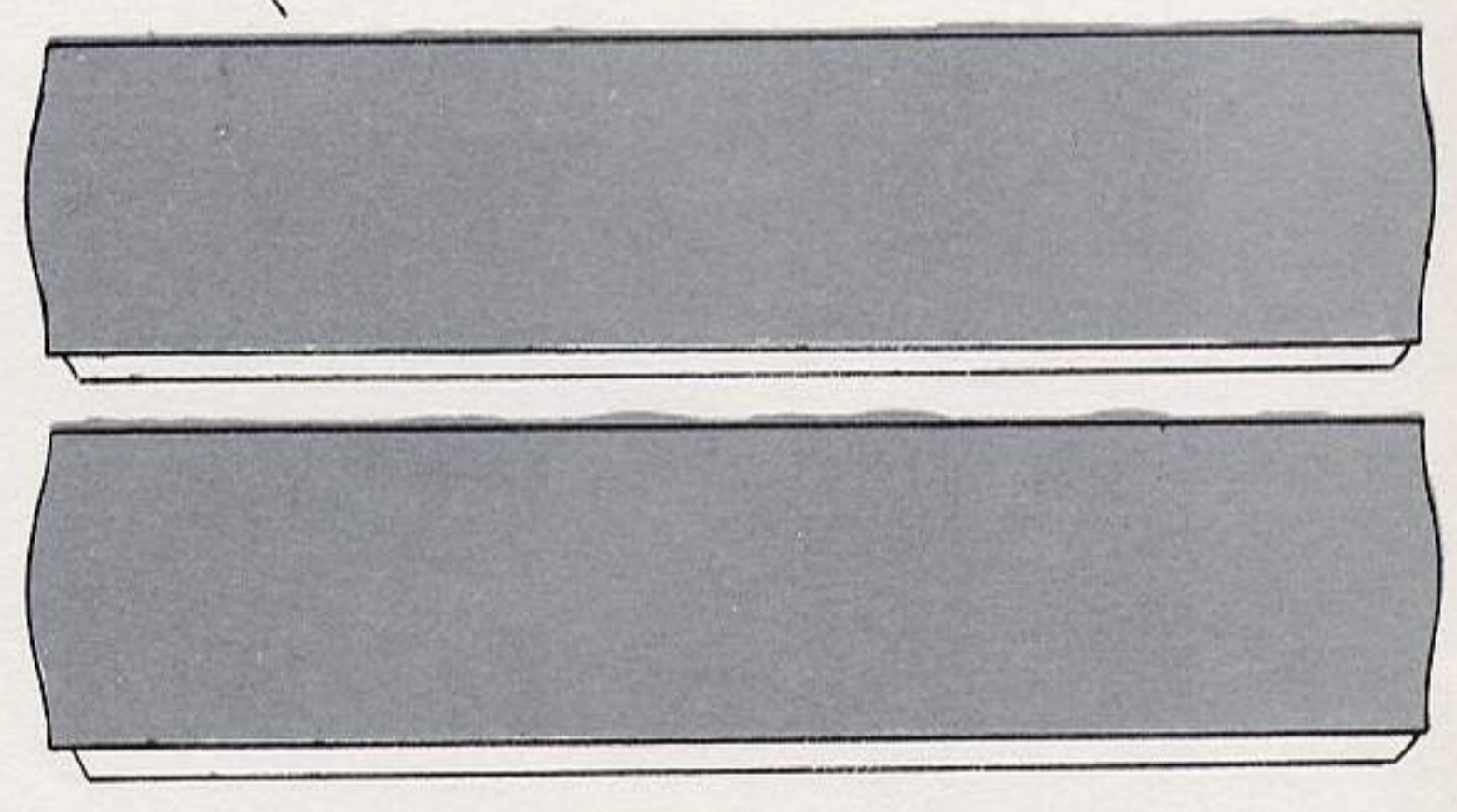
13b



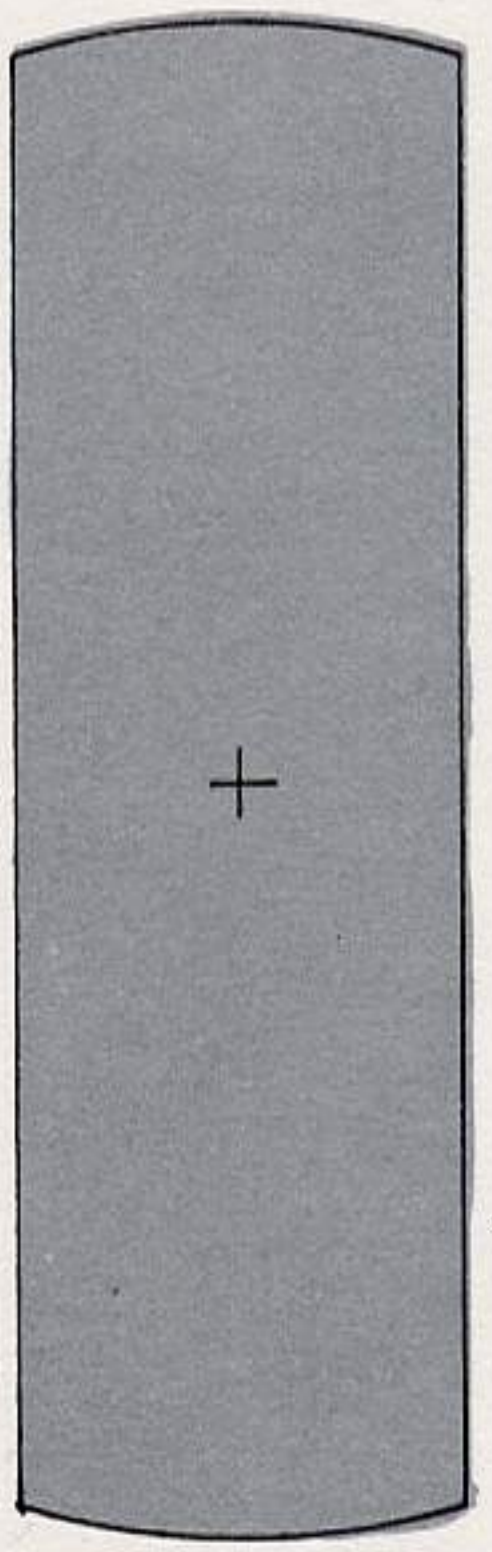
12f\*\*

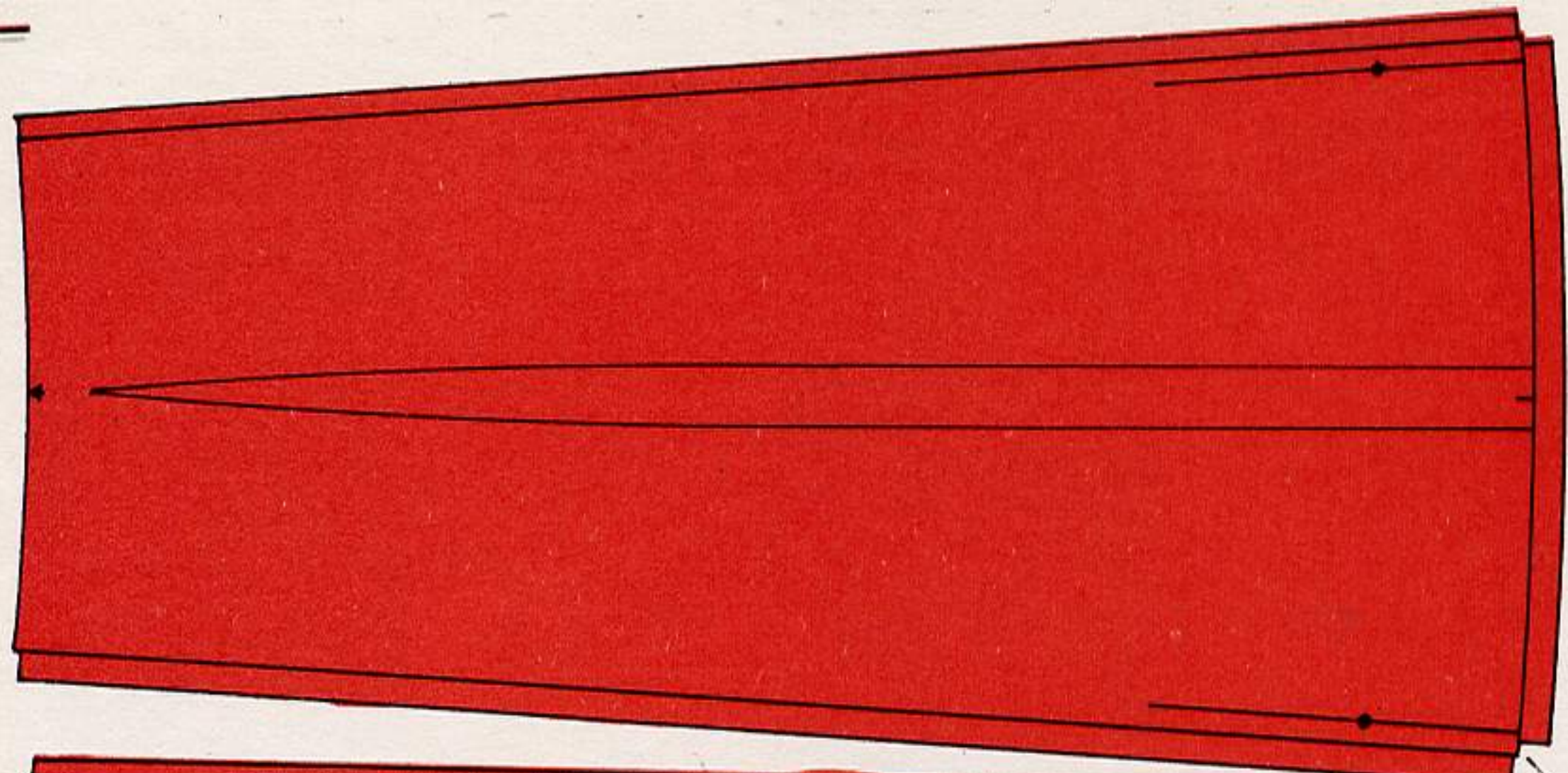


13c

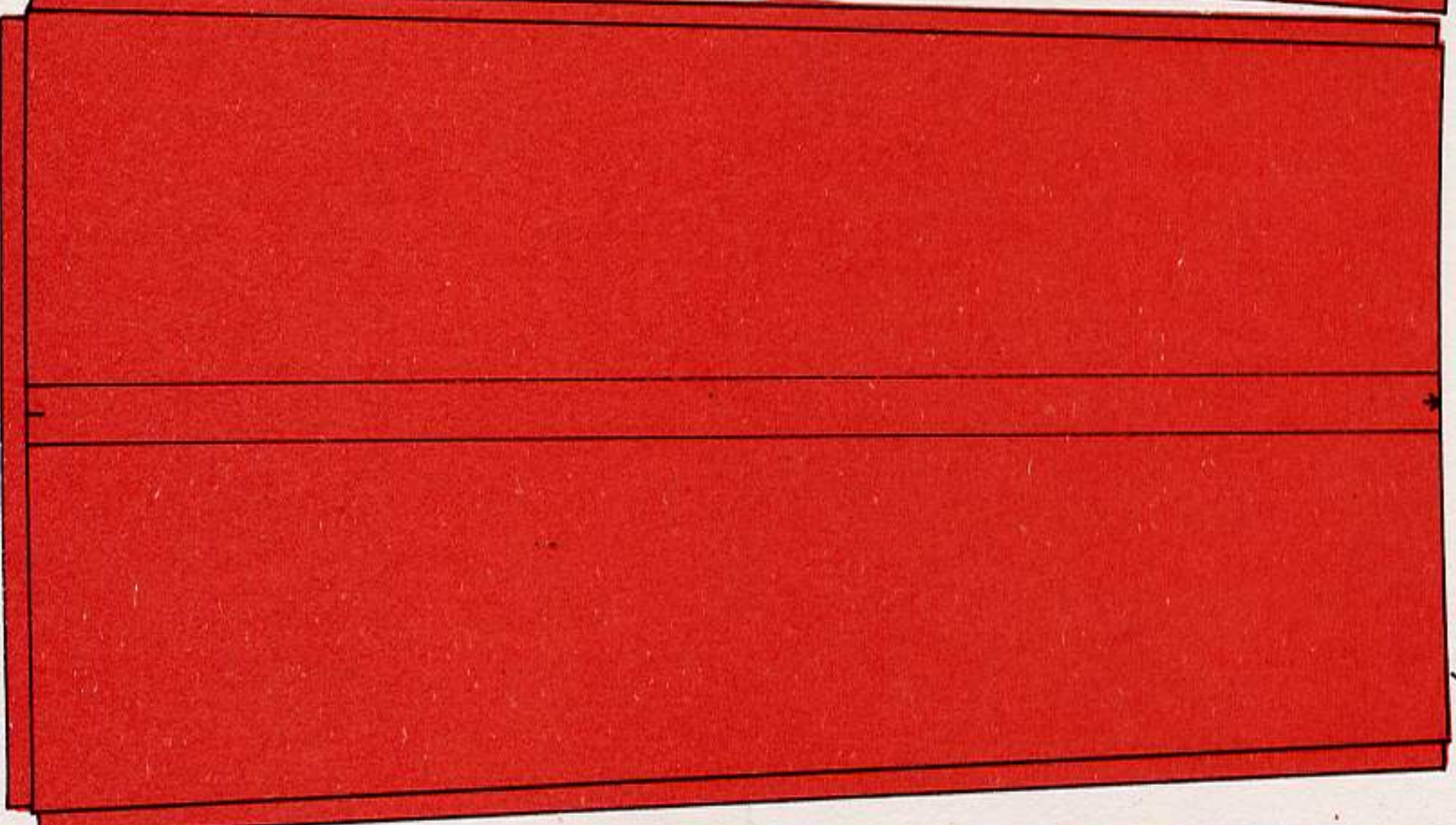


12d\*





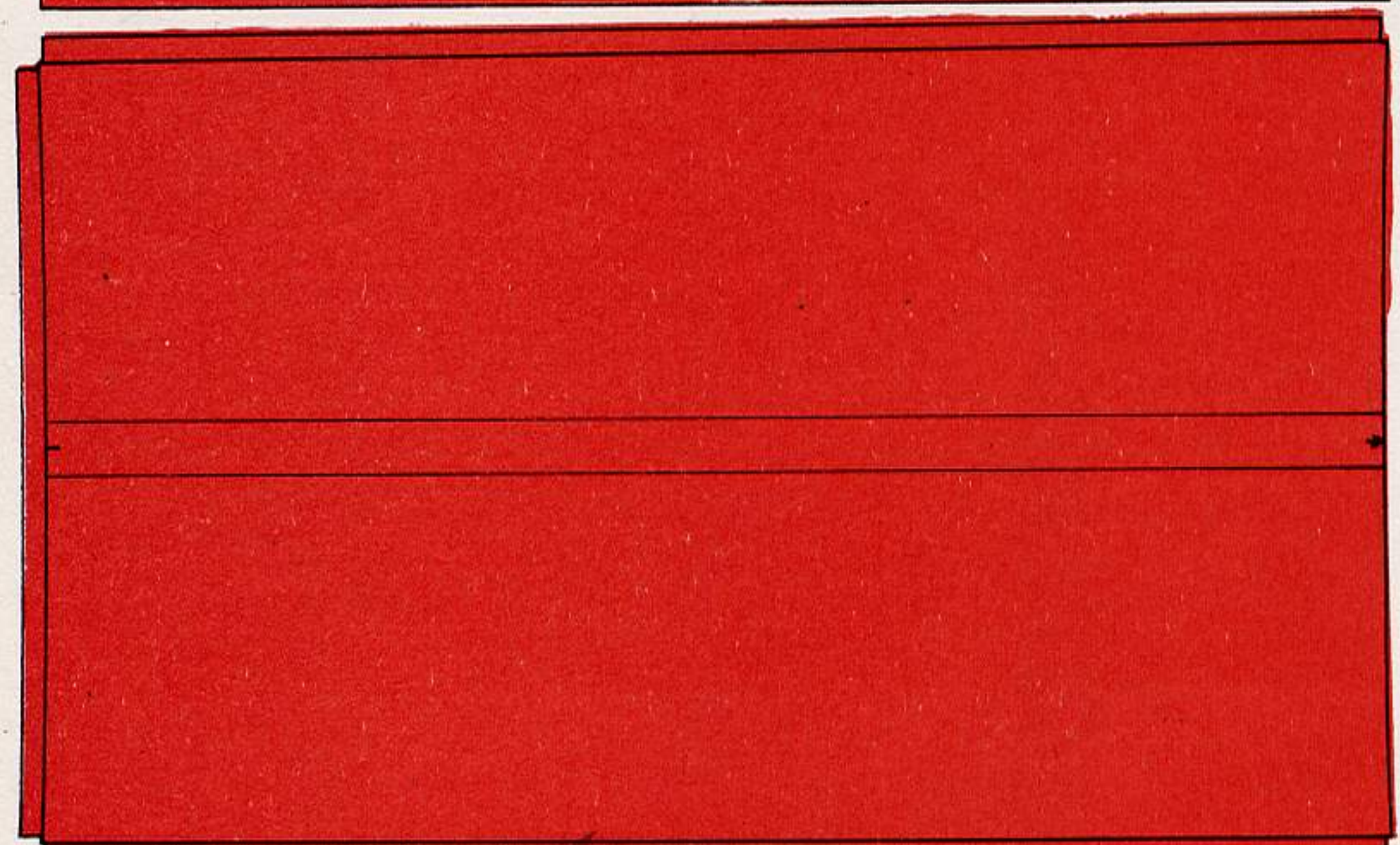
3b



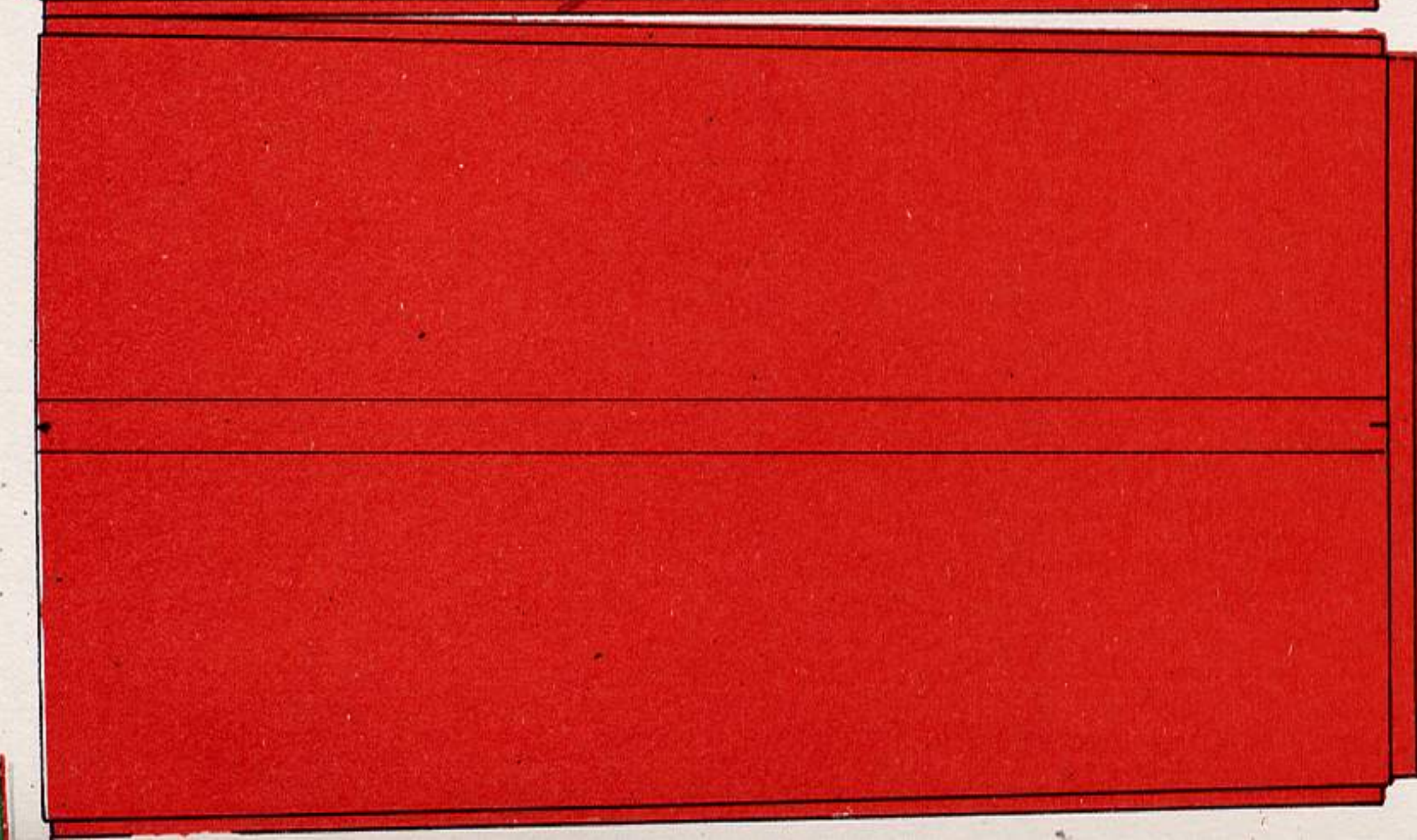
4b



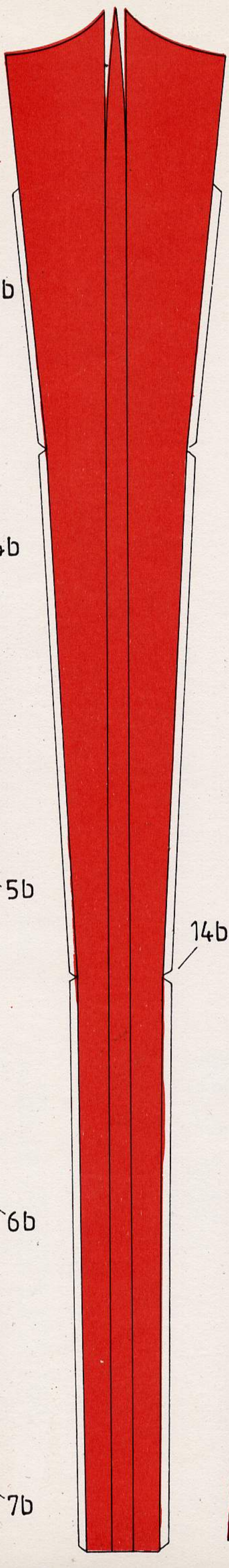
5b



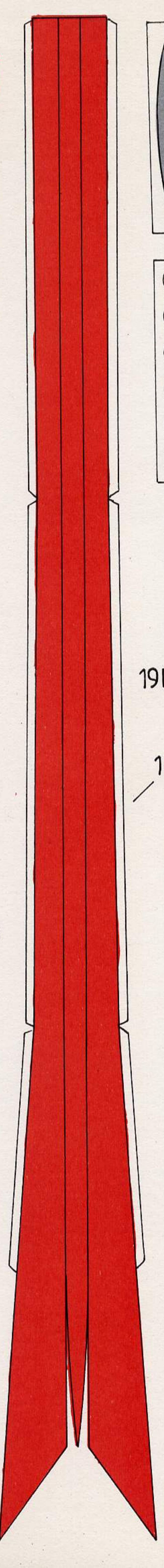
6b



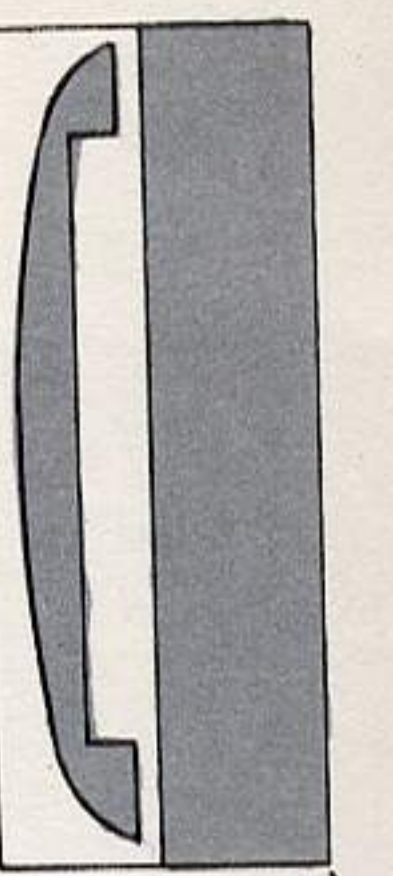
7b



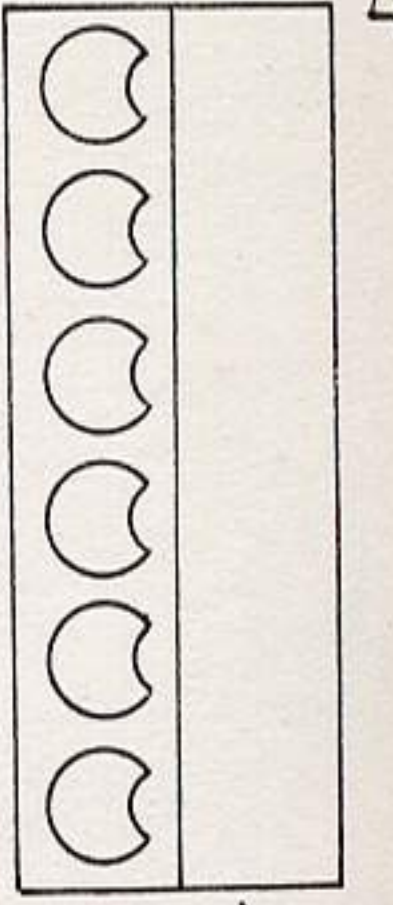
14b



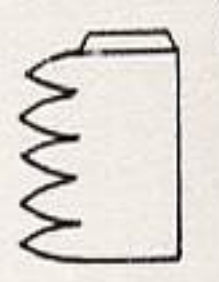
14a



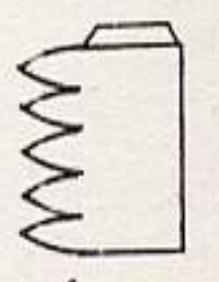
46

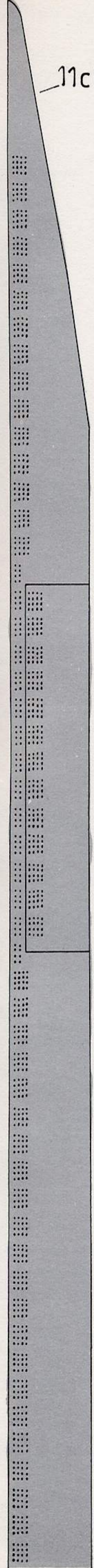


19a

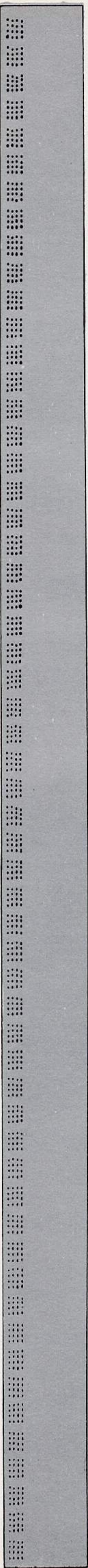


19b

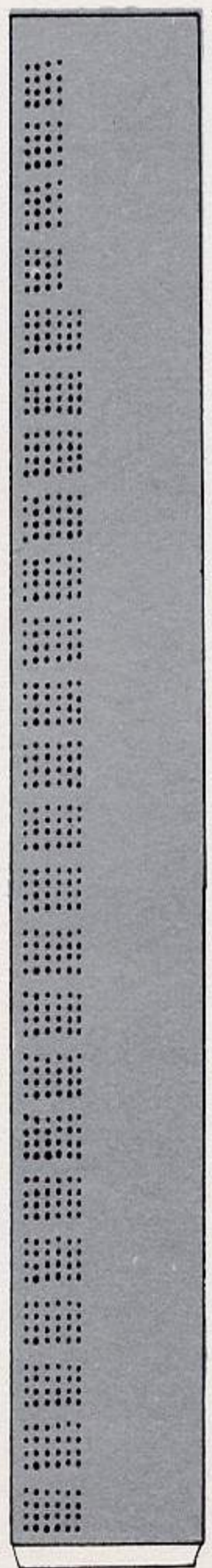




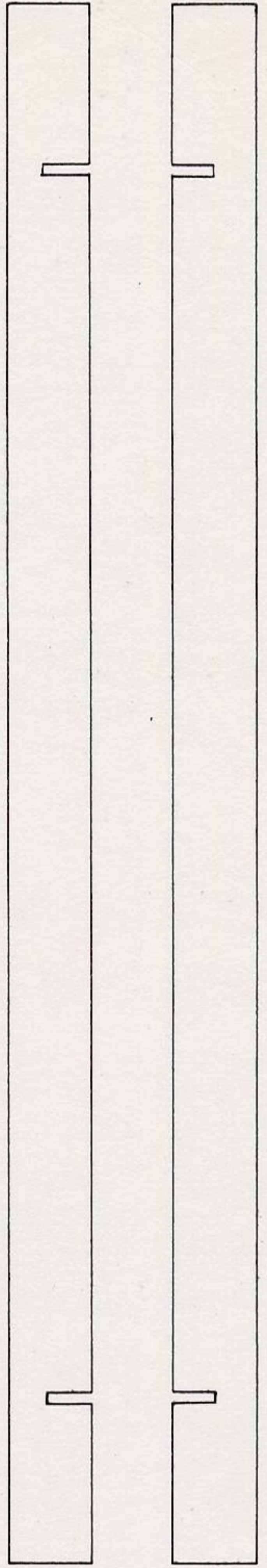
11cP



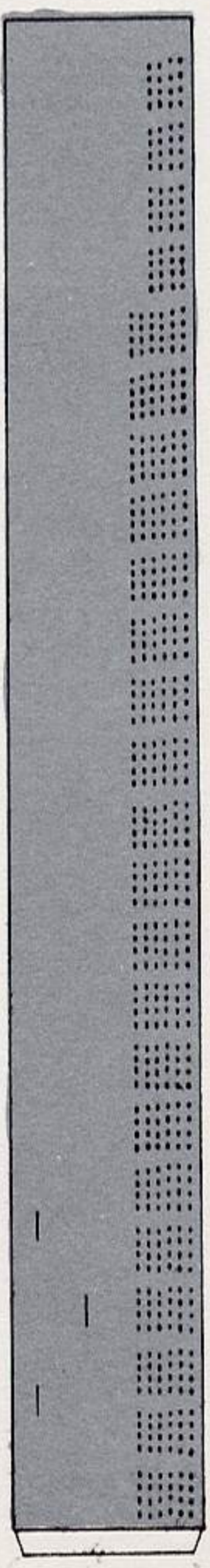
11bP



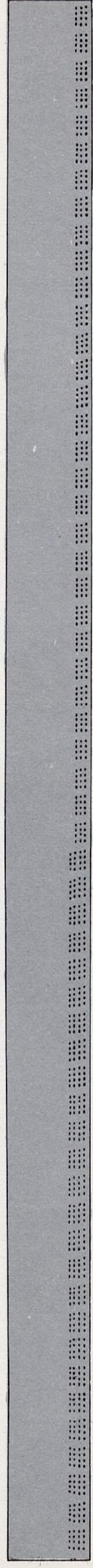
11aP



11aL



11bL



11cL

