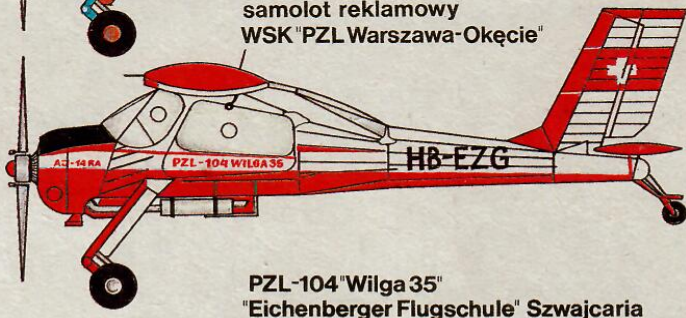


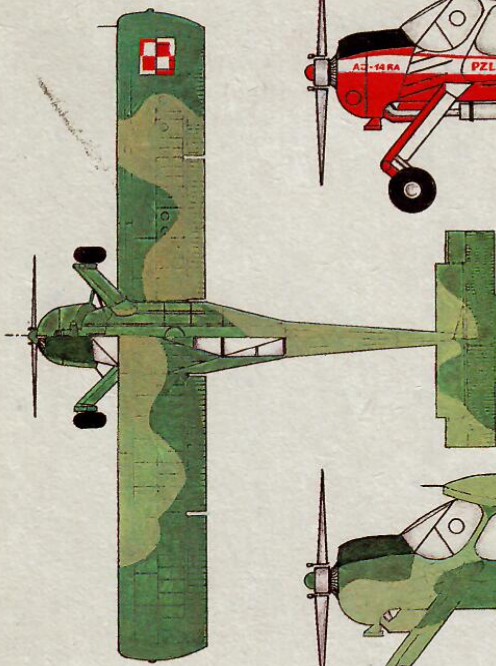
PZL-104 "Wilga 35A"
Aeroklub Krakowski



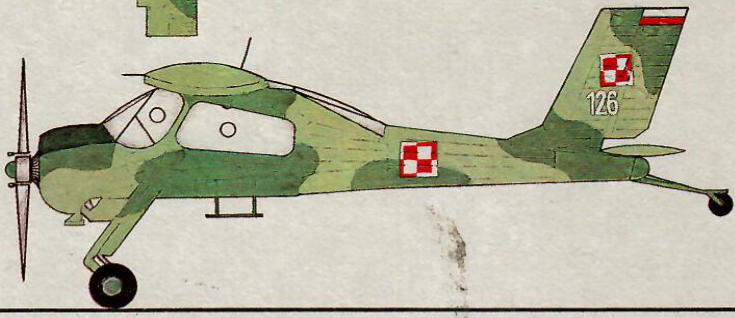
PZL-104 "Wilga 35"
samolot reklamowy
WSK "PZL Warszawa-Okęcie"



PZL-104 "Wilga 35"
"Eichenberger Flugschule" Szwajcaria



PZL-104 "Wilga 35A"
w barwach ochronnych
polskiego lotnictwa wojskowego



Projektanci modelu:
 Dokumentacja konstrukcyjna modelu – Mirosław Miarka
 Oprzyrządowanie produkcyjne – Sławomir Okrojek
 Opakowanie i kalkomania – Stefan Drobner

Producent modeli:
 Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Zabawkarskiego i Artykułów
 Politechnicznych Krajowego Związku Spółdzielni Zabawkarskich
 w Kielcach 90-607, Łódź, ul. Wólczńska 27.

WAKU 1/72

PZL-104 „WILGA 35A”

SAMOLOT PZL-104 „WILGA”

Rys historyczny

Pierwszy projekt samolotu dla areokubów z przeznaczeniem do holowania szybowców i siłochów spadochronowych opracowany został w Ośrodku Konstrukcji Lotniczych WSK-Olecie przez inż. Ryszarda Orlowskiego. Prototyp samolotu oznaczono symbolem PZL-104 i nazwą „Wilga-1”, oblatano w dniu 24.4.62 r.

Z uwagi na niespełnienie wymagań przez „Wilgę-1” postanowiono zaprojektować prototyp „Wilgę-2” została zaprojektowana od nowa przez mgr inż. A. Frydrychewicza i mgr inż. Bz. Żurawskiego wykorzystując z poprzedniej konstrukcji tylko usterzenie poziome i skrzydła.

Nowy prototyp z silnikiem WNG-RB został oblatany 1 sierpnia 1963 r. przez M. Miłocza. Wady silnika spowodowały jego wymianę na silnik gwiazdowy AI-14R „Wilga-3” wykonął swój pierwszy lot pod koniec 1965 roku.

Dla wersji eksportowej zastosowano silnik „Continental” 0-470 i nazwano „Wilga-C”, była następnie budowana w Indonezji pod nazwą „Gelatik” w ilości 32 egzemplarzy.

W latach 1965-1979 wyprodukowano ponad 500 egzemplarzy samolotów „Wilga” w wersjach: „35A” (aerokubowy-przystosowana do holowania szybowców), „35P” (pasażersko-dyspozycyjna), „35” (łącznikowa), „35S” (sanitarna), „35H” (na pływakach). Eksportowana była do Austrii, Czechosłowacji, Bulgarii, Egiptu, Hiszpanii, NRD, Indonezji, RFN, Rumunii, Szwajcarii, Wenezueli, Węgier, W. Brytanii, USA i ZSRR. Prezentowana była na wielu wystawach i Salonach Lotniczych.

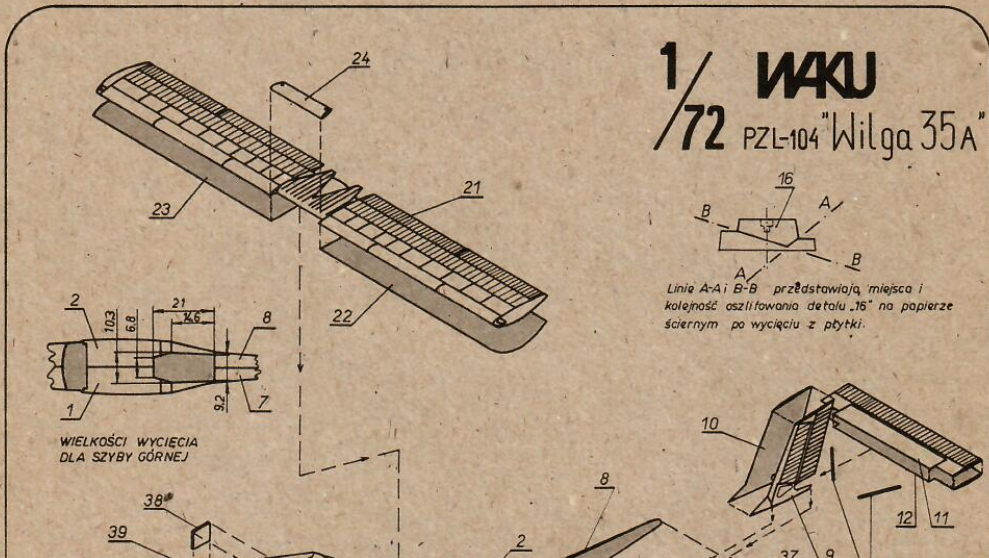
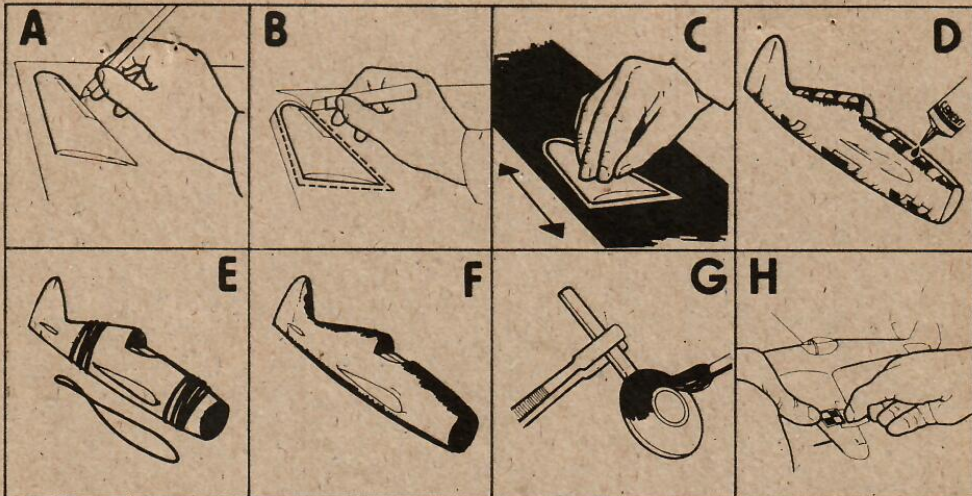
Na Międzynarodowych Światach w pilotażu i rajdach lotniczych zdobywano na niej czołowe miejsca. Samolot PZL-104 „Wilga 35” jest najliczniej budowanym u nas po wojnie samolotem polskiej konstrukcji.

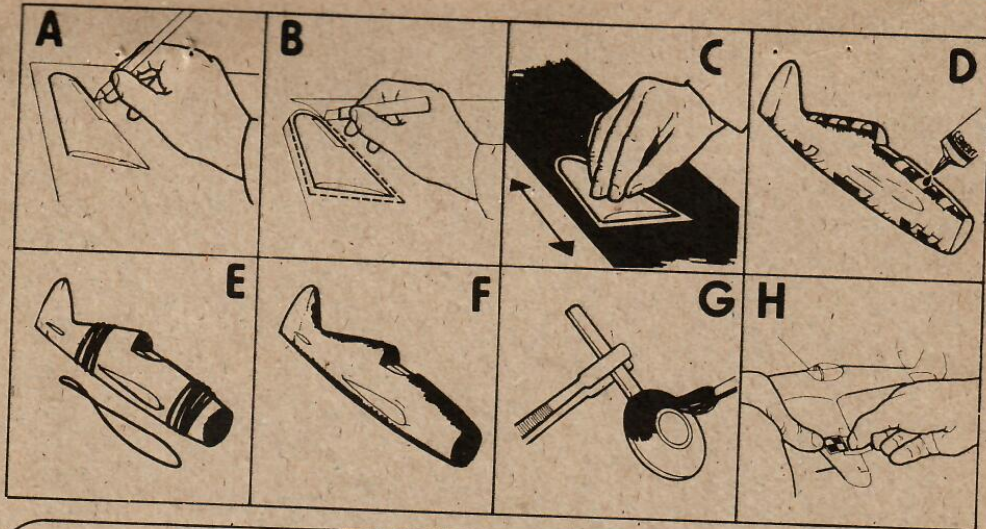
DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	11,1 m
Doługość	8,1 m
Wysokość	2,9 m
Powierzchnia nośna	15,5 m ²
Masa własna	850 kg
Masa użyteczna	380 kg
Prędkość maks.	194 km/h
Prędkość minimalna	68 km/h
Wzrost	4040 m
Zasięg	670 km

Kolejność montażu

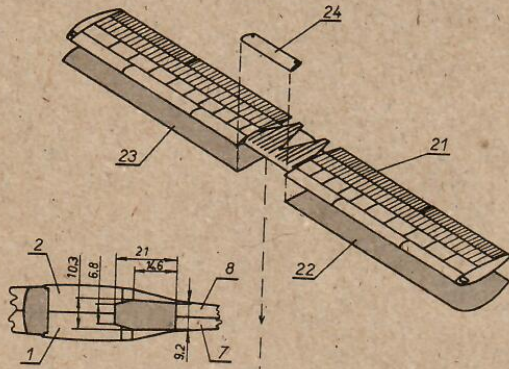
1. Obrysować kontury elementów na płytce (Rys. A)
2. Cienką piłką, nożem lub nożyczkami wyciąć elementy z nadciętymi ok. 2 mm (Rys. B)
3. Oszlifować elementy modelu na papierze ściernym wodoodpornym, często zwiłając papier wodą (Rys. C)
4. W połówkach kadłuba (1, 2) wyciąć otwory na oznaczenia kabiny.
5. Zmrontować pyłę podłogową (3) wraz z oparciami foteli (4, 5) i wkłwić w jedną z połówek kadłuba. Wkleić też deskę rozdzielczą (6), która dopasowujemy do kadłuba i malujemy na czarno.
6. Pomalować wnętrze kabiny na kolor kremowy i wkleić od wewnętrznej strony oszklelenie kabiny (20).
7. Skleić kadłub wzmacniając spójniakami kawałkami tworzywa (Rys. D i E).
8. Skleić połówki belki ogonowej (7, 8) i przykleić do kadłuba.
9. Skleić usterzenie pionowe (9, 10) i usterzenie poziome (11, 12) i przykleić do kadłuba w oznaczone miejsce dodając wspomniki z pręta o 0,6 mm (18).
10. Oszlifować i opatrzyć łopaty smągla (14) skłęk z częścią (15) w którą wklejamy kołki o 2 mm długości 5 mm (17).
11. Smągło przkleść kolkiem przez otwór w osłonie silnika (13) i rozłożymy górną głowicę gwóźdź.
12. Błachy osłonowe silnika (16) wycinamy z płytki, a następnie oszlifujemy na papierze ściernym zgodnie z podanymi liniami A-A i B-B uzyskując skłęk.
13. Osłonę silnika (13) przyklejamy do blach osłonowych (16) zwracając uwagę na symetryczność wlotu powietrza.
14. Cały zespół silnika przykleić do kadłuba zwracając uwagę na symetryczność.
15. Do górnych powierzchni skrzydeł (21) przyklejamy dolne połówki (22, 23) oraz górny skłęk (24).
16. Skrzydło przyklejamy do kadłuba zwracając uwagę na geometrię płatowca.
17. Przykleić tłumik (27, 28) i wlot powietrza (25, 26) do dolnej części kadłuba.
18. Skleić koła (35) i wykonać w każdym otwór o 2 mm od wewnętrznej strony kadłuba.
19. Siłkie amortyzatory kół (33, 34) i wkłwić w koła (35).
20. Skleić górne podwozia (29, 30) i (31, 32) przykleić do kadłuba wzmacniając wspomnikami z pręta o 0,6 mm (19).
21. Przykleić do górni, amortyzatory z kołami zachowujących rozstaw - 38,5 mm.
22. Skleić koło ogonowe (36) z amortyzatorem (37) i przykleić do belki ogonowej (7, 8).
23. Siłkie stopień skoczka (38, 39) i przykleić po prawej stronie kadłuba.
24. Miejsca klejenia szpachlować i szlifować (Rys. F)
25. Model pomalować wg obranej wersji (robione elementy malować przed montażem) (Rys. G)
26. Nakleić kalkomanie odpowiednią do wersji (Rys. H)





1/72 WAKU
PZL-104 "Wilga 35A"

Linia A-A i B-B przedstawiają miejsca i kolejność oszlifowania detalu „16” na papierze ściernym po wycięciu z płytki.



WIELKOŚCI WYCIECIA
 DLA SZYBY GÓRNEJ

