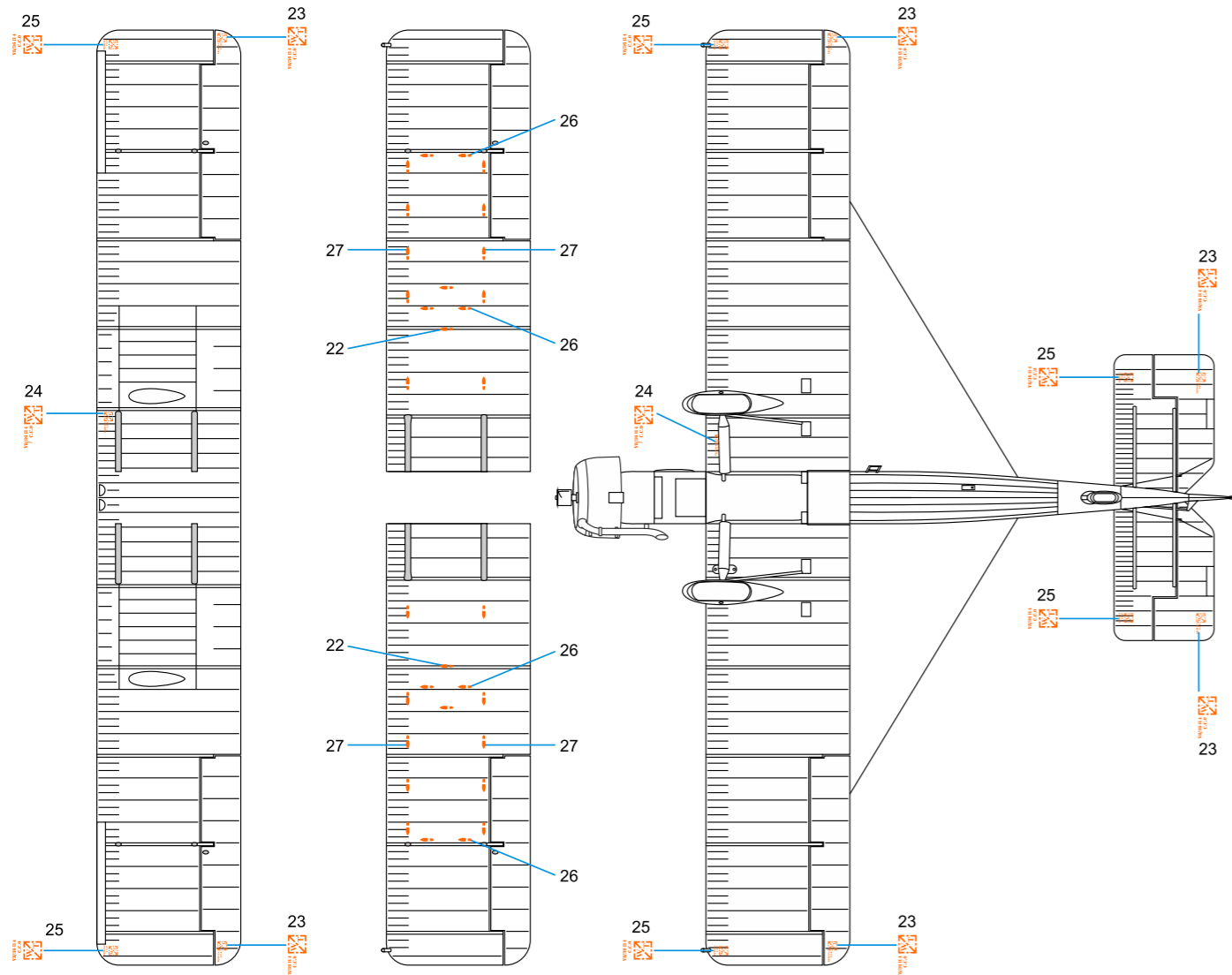
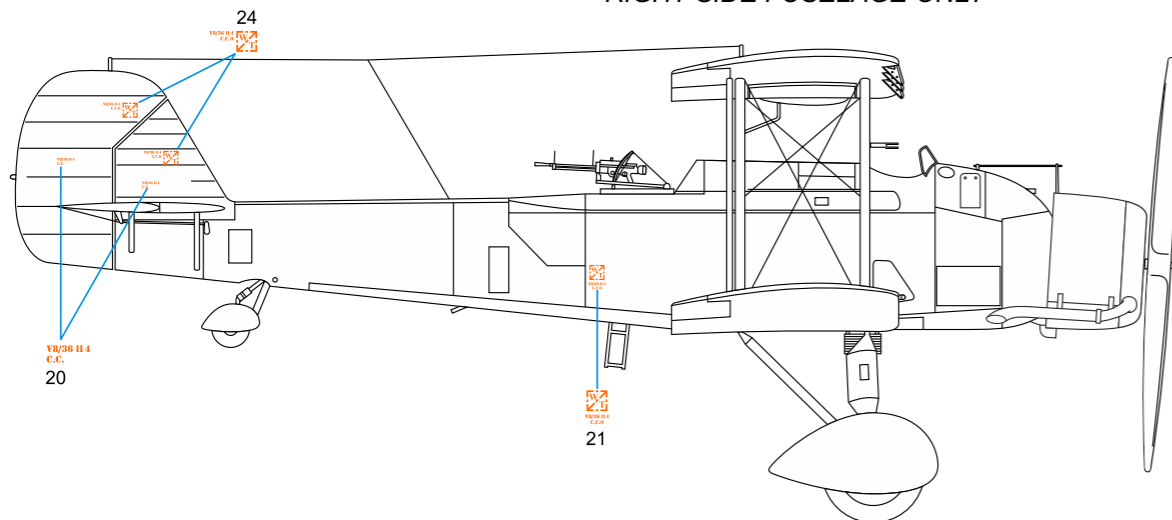


HORNÍ KŘÍDLO ZESPODA
UPPER WING, BOTTOM

SPODNÍ KŘÍDLO SHORA
LOWER WING, TOP

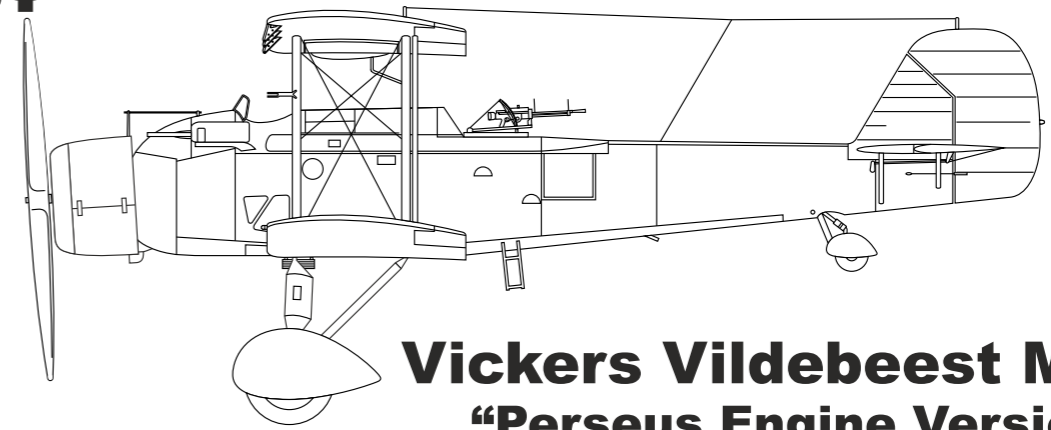


POUZE PRAVÁ STRANA TRUPU
RIGHT SIDE FUSELAGE ONLY



Pozn.: Na kamuflovaných strojích mohly být popisky zakryty barvou.
Note: On camouflaged machines some stencils may have been overpainted.

Special
HOBBY
1/72



Vickers Vildebeest Mk.IV
"Perseus Engine Version"

GB

The land torpedo bomber version of Vickers Vildebeest was designed according to the Air Ministry 24/25 Specifications. The first prototype Vickers type 132 Vildebeest took off for the first time in April 1928. Various versions were produced for RAF purposes, these were type 244 Vildebeest Mk.I, type 258 Vildebeest Mk.II, type 267/277 Vildebeest Mk.III and type 286 Vildebeest Mk.IV. These versions differed mainly in the type of the used radial engine. RAF also received 197 Vickers type 266 Vincent Mk.Is that was a long range reconnaissance and bomber version. Spain was interested in this machine since it would fit its Navy Air Force's needs. Spain required installation of Hispano-Suiza 12L in-line engine with 600 Hp (448 kW) power output. According to the Spanish specifications, Vickers designed new version designated Type 245. Two prototypes were built and trialed in Britain. Both were designed with exchangeable wheel or float undercarriage. Spain purchased both prototypes and license production for 25 machines to be produced in CASA Company in Getafa.

The Mk.IV was the last version of the Vildebeest to be built for the RAF. With sleeve valve Bristol Perseus engine covered with an aerodynamically shaped cowling it was well distinguishable. The prototype was still equipped with two-bladed wooden propeller and the series machines got three-bladed metal propeller. A long service was ahead of them. Some of the Mk.IVs were sold to the RNZAF at the end of the 1930's and the RAF used the Mk.IV Vildebeests for convoy patrols off East England shore still in 1940. Anti-submarine patrols were the main job for the planes in New Zealand as late as 1941, but the next year saw them already in training role. It was only the arrival of the more modern Harvard trainers that caused the end of Vildebeest career and they were finally written off in 1943.

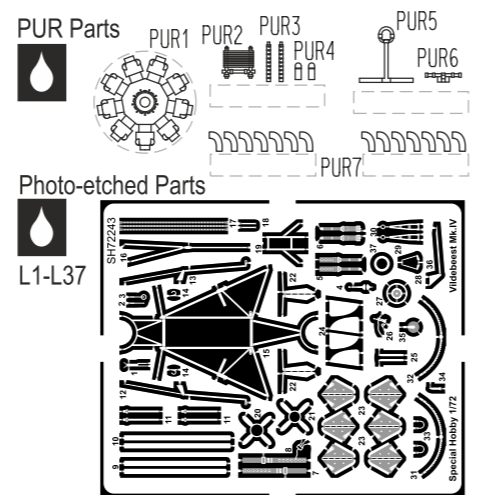
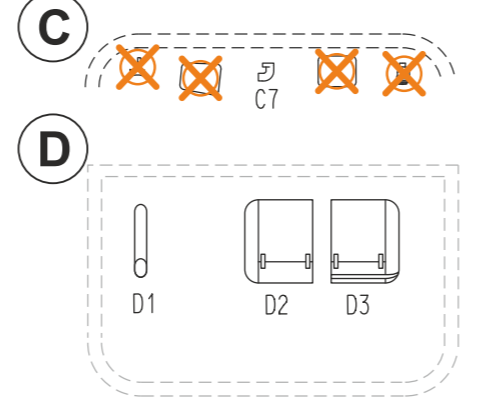
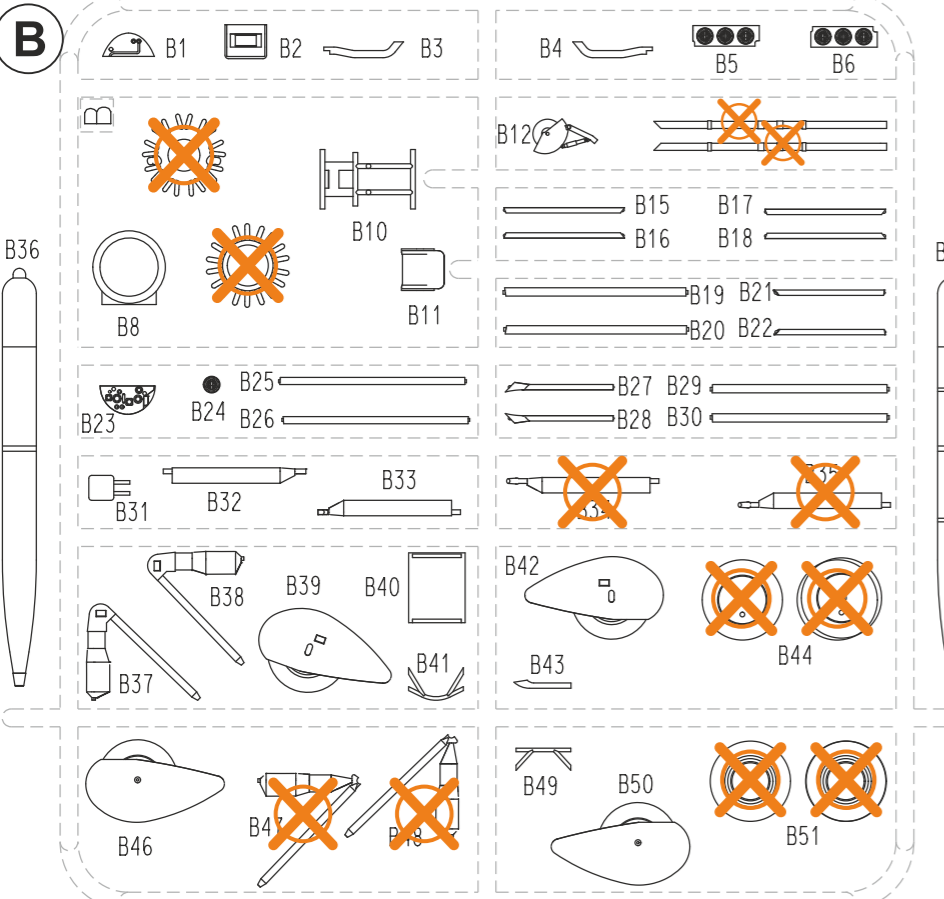
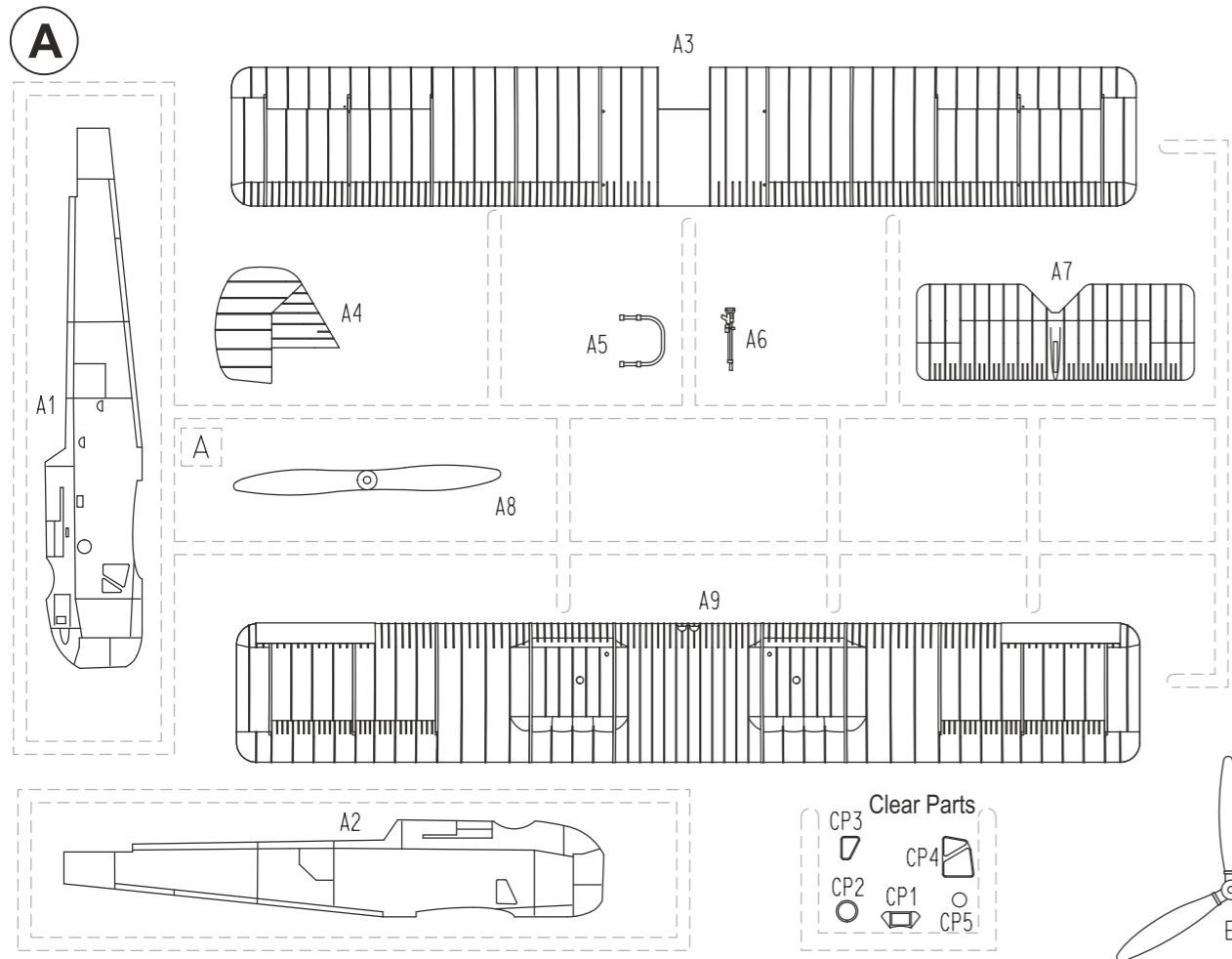
Specifications: Wing Span 14.93 m, Length 11.48 m, Max. Speed 251 kmh, Service Ceiling 5,180 m, Range 1,014 km. Armament: one fixed machinegun mounted on the starboard, one flexible machinegun mounted on the Scarff ring, 1 x 457 mm torpedo

CZ

Pozemní torpédový bombardér Vickers Vildebeest byl zkonstruován podle specifikací Air Ministry 24/25. První prototyp Vickers type 132 Vildebeest vzletl v dubnu 1928. Pro RAF byly postupně vyráběny verze type 244 Vildebeest Mk.I, type 258 Vildebeest Mk.II, type 267/277 Vildebeest Mk.III a type 286 Vildebeest Mk.IV lišící se mezi sebou zejména použitými typy hvězdicových motorů. RAF obdržela také 197 kusů dálkového průzkumného a bombardovacího letounu Vickers type 266 Vincent Mk.I. O torpédový bombardér projevilo zájem také Španělsko pro své námořní letectvo. To požadovalo instalaci řadového motoru Hispano-Suiza 12L o výkonu 600 hp (448 kW). Vickers tedy na základě španělských požadavků zkonstruoval verzi označovanou type 245. V Británii byly postaveny a odzkoušeny dva prototypy. Byly navrženy s výměnným kolovým nebo plovákovým podvozkem. Prototypy byly Španělskem zakoupeny, stejně jako práva na licenční výrobu 25 kusů v továrně CASA v Getafe.

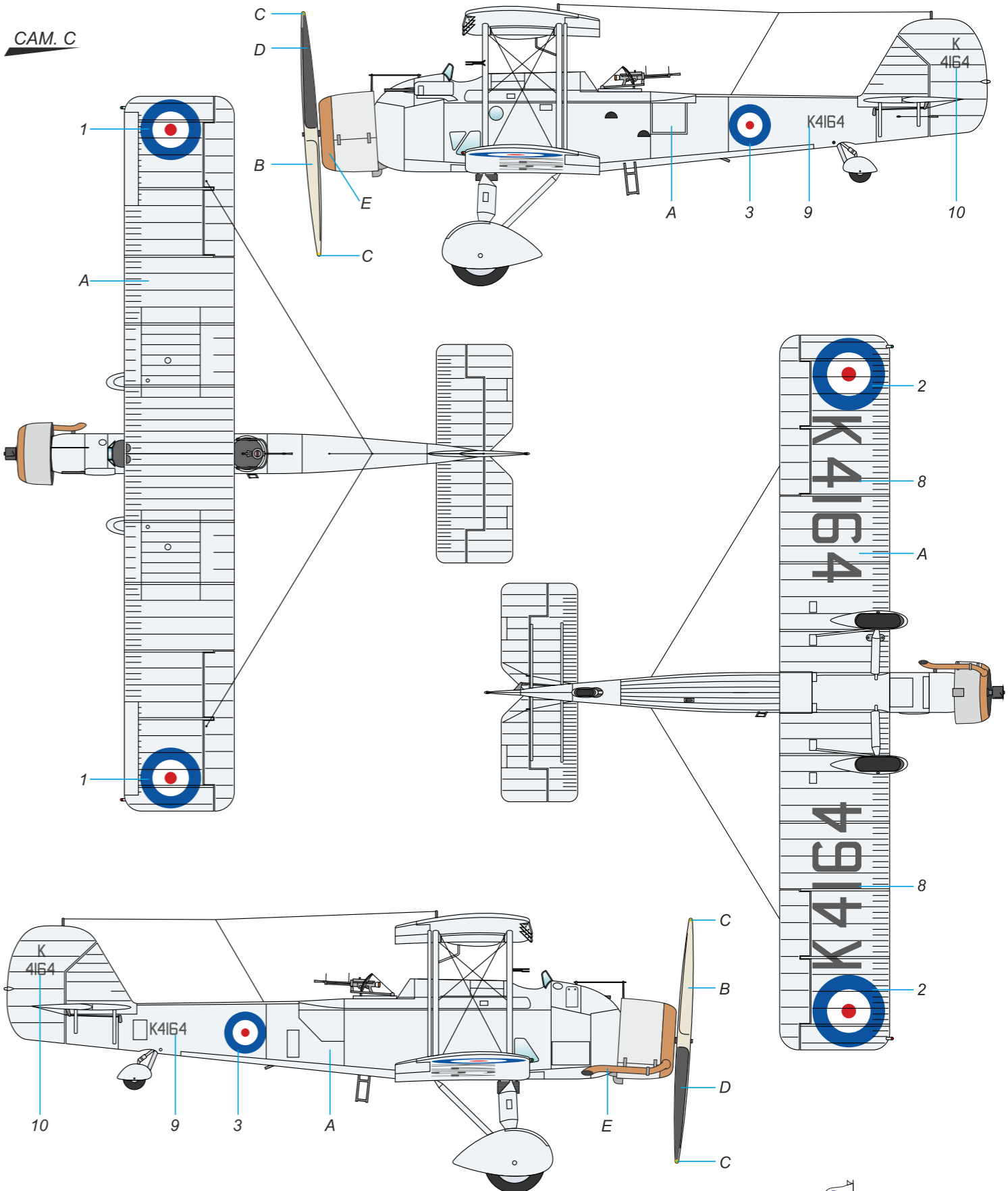
Pro RAF byla jako poslední vyrobena verze Vildebeest Mk.IV. Dostala šoupátkový motor Bristol Perseus. Motor byl zakrytován aerodynamickým krytem, díky kterému se verze Mk.IV stala snadno rozpoznatelnou. Prototyp létal s původní dvoulistou vrtulí, sériové stroje dostaly kovovou třílistou vrtulí. Čekala je dlouhá služba. Část z vyrobených kusů byla na konci třicátých let prodána RNZAF. Ještě v roce 1940 používala RAF Vildebeesty Mk.IV k doprovodu konvojů u východního pobřeží Anglie. Na Novém Zélandu létaly na protiponorkové hlídky ještě v roce 1941 a během roku 1942 přešly k výcviku. Teprve dodávka moderních cvičných Harvardů ukončila jejich službu a Vildebeesty byly vyřazeny až v roce 1943.

Specifikace: Rozpětí 14,93 m, délka 11,48 m, maximální rychlost 251 km/h, dostup 5.180 m, dolet 1.014 km. výzbroj: : jeden pevný kulomet na pravé straně trupu, jeden kulomet na oběžném kruhu Scarff , 1 x torpédo 457 mm.



Vickers Vildebeest Mk.IV, K4164, první prototyp této verze, který byl přestavěn v roce 1936 z Vildebeestu Mk.III.

Vickers Vildebeest Mk.IV, K4164, was the first prototype of this version converted in 1936 from the Mk.III Vildebeest.



SYMBOLS

MOŽNOST VOLBY OPTIONAL NACH BELIEBEN OPTION	POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO INSTANT CYANOACRYLATE GLUE ZYANOAKRYLATKLEBER ADHÉSIF CYANOACRYLAT	OHNOUT BEND BIEGEN COURBER	ZHOTOVIT NOVÉ SCRATCH BUILD FERTIGSTELLEN ACHEVER	ŘEZAT/VRTAT CUT OFF/DRILL ENTFERNEN DETACHER	NATŘÍT COLOUR FARBEN PEINDRE
--	--	-------------------------------------	--	---	---------------------------------------

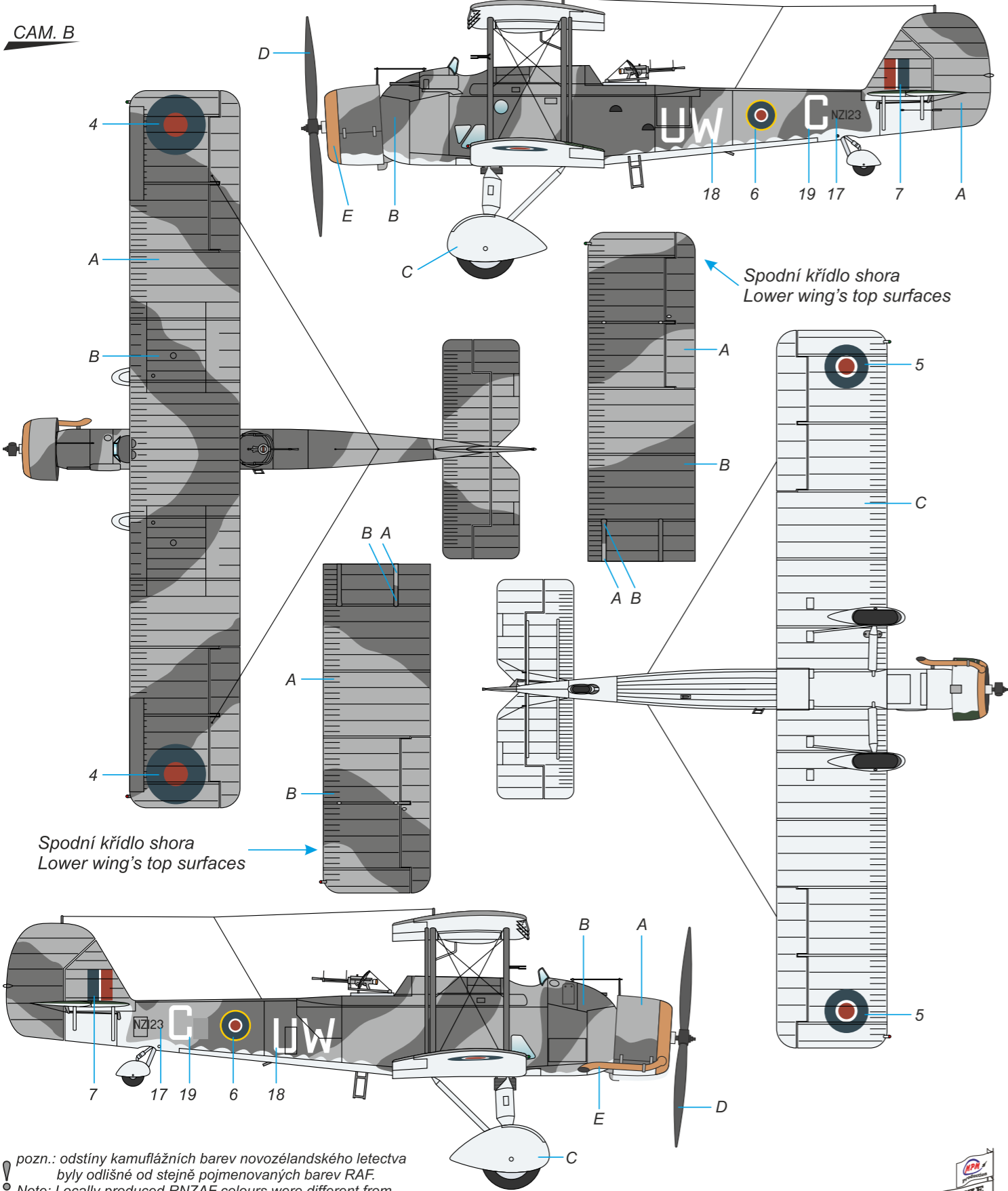
A hliníkový lak Doped Aluminium H8 + 11 / C8 + 62	B sv. šedá Light Grey H51 / C11	C žlutá Yellow H329 / C329	D matná černá Flat Black H12 / C33	E opálený kov Burnt Metal H76 / C61
---	---------------------------------------	----------------------------------	--	---



Vickers Vildebeest Mk.IV, NZ123 (původně RAF K6414), 7.(GR) squadrona RNZAF, Waipapakauri, 1942-1943. Stroje této squadrony byly používány k hlídkovým letům nad severními přístupovými trasami k Novému Zélandu.

Vickers Vildebeest Mk.IV, NZ123 (ex-RAF K6414), No.7 (GR) sqn, Waipapakauri, 1942-1943, served on patrols around the northern approaches to New Zealand.

CAM. B



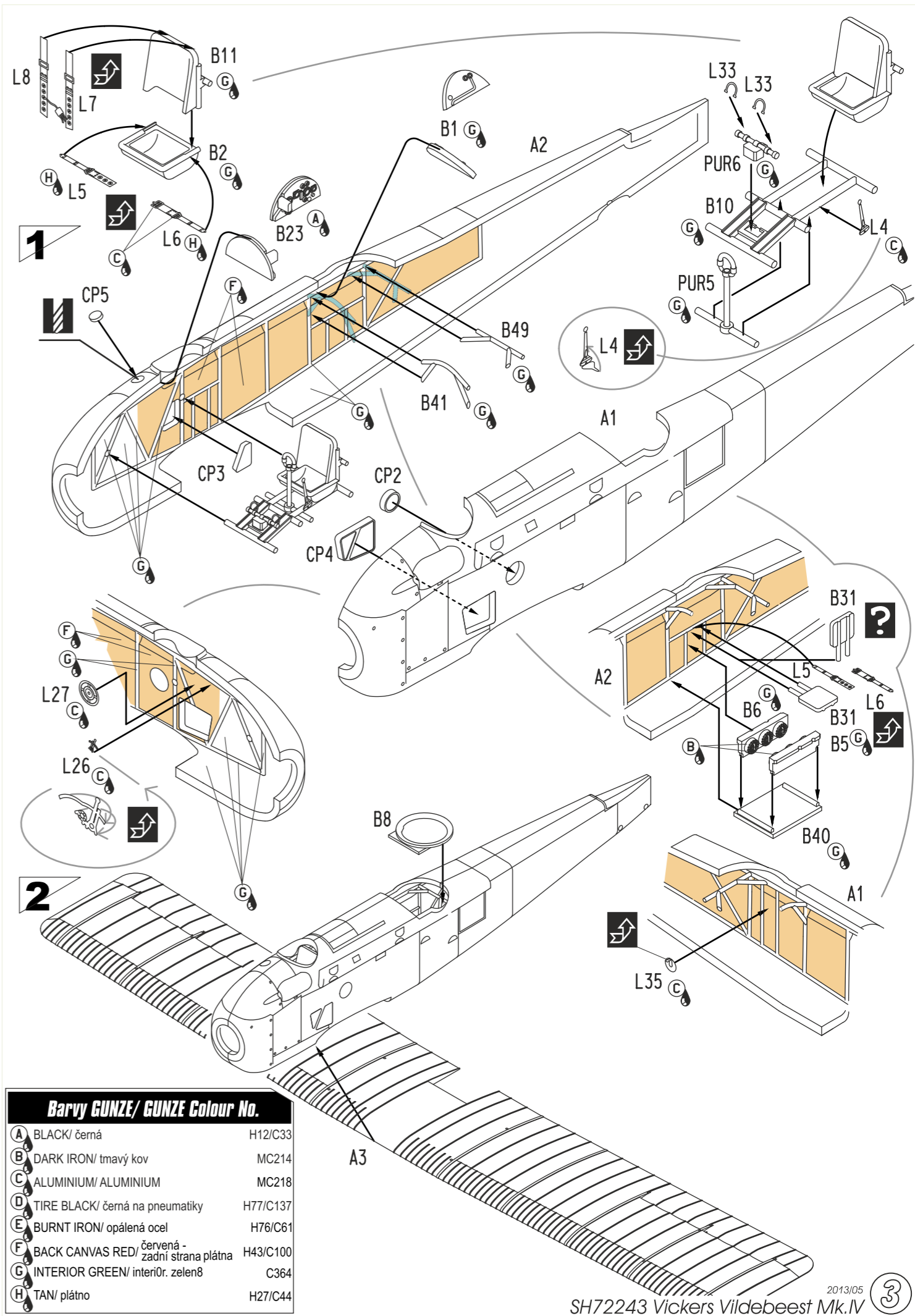
Spodní křídlo shora
Lower wing's top surfaces

Spodní křídlo shora
Lower wing's top surfaces

pozn.: odstíny kamuflážních barev novozélandského letectva byly odlišné od stejně pojmenovaných barev RAF.
Note: Locally produced RNZAF colours were different from those of the RAF, albeit with the same names.

- A** tmavá zemitá (NZ)
Dark Earth (NZ)
H66 / C119
- B** tmavá zelená (NZ)
Dark Green (NZ)
H302 / C302
- C** zeleň kachních vajec (NZ)
Duck Egg Green (NZ)
H74+H26
C26+C66
75% / 25%
- D** matná černá
Flat Black
H12 / C33
- E** opálený kov
Burnt Metal
H76 / C61

SH72243 Vildebeest Mk.IV



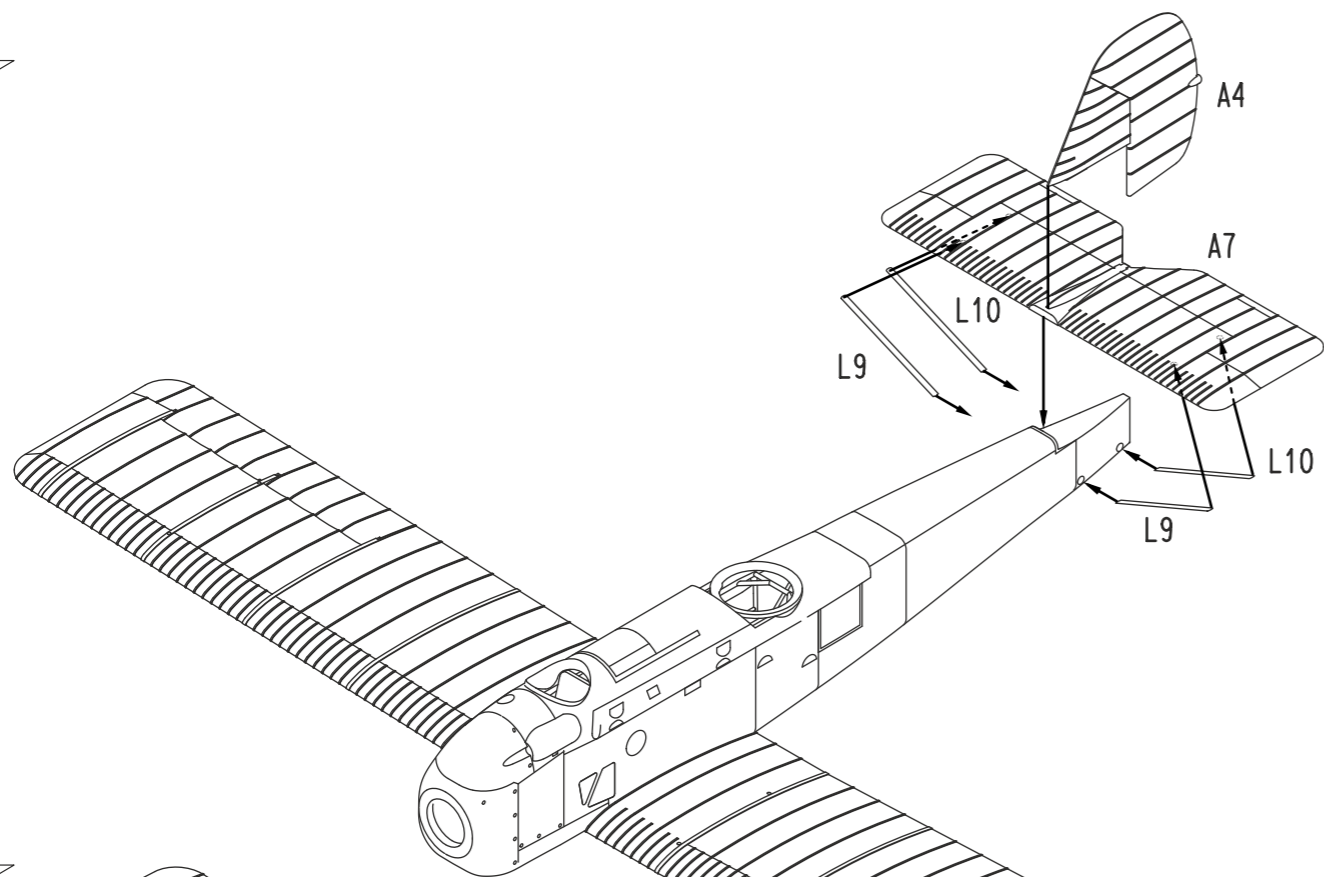
Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.		
A	BLACK/ černá	H12/C33
B	DARK IRON/ tmavý kov	MC214
C	ALUMINIUM/ ALUMINIUM	MC218
D	TIRE BLACK/ černá na pneumatiky	H77/C137
E	BURNT IRON/ opálená ocel	H76/C61
F	BACK CANVAS RED/ červená - zadní strana plátna	H43/C100
G	INTERIOR GREEN/ interiér. zelená	C364
H	TAN/ plátno	H27/C44

SH72243 Vickers Vildebeest Mk.IV

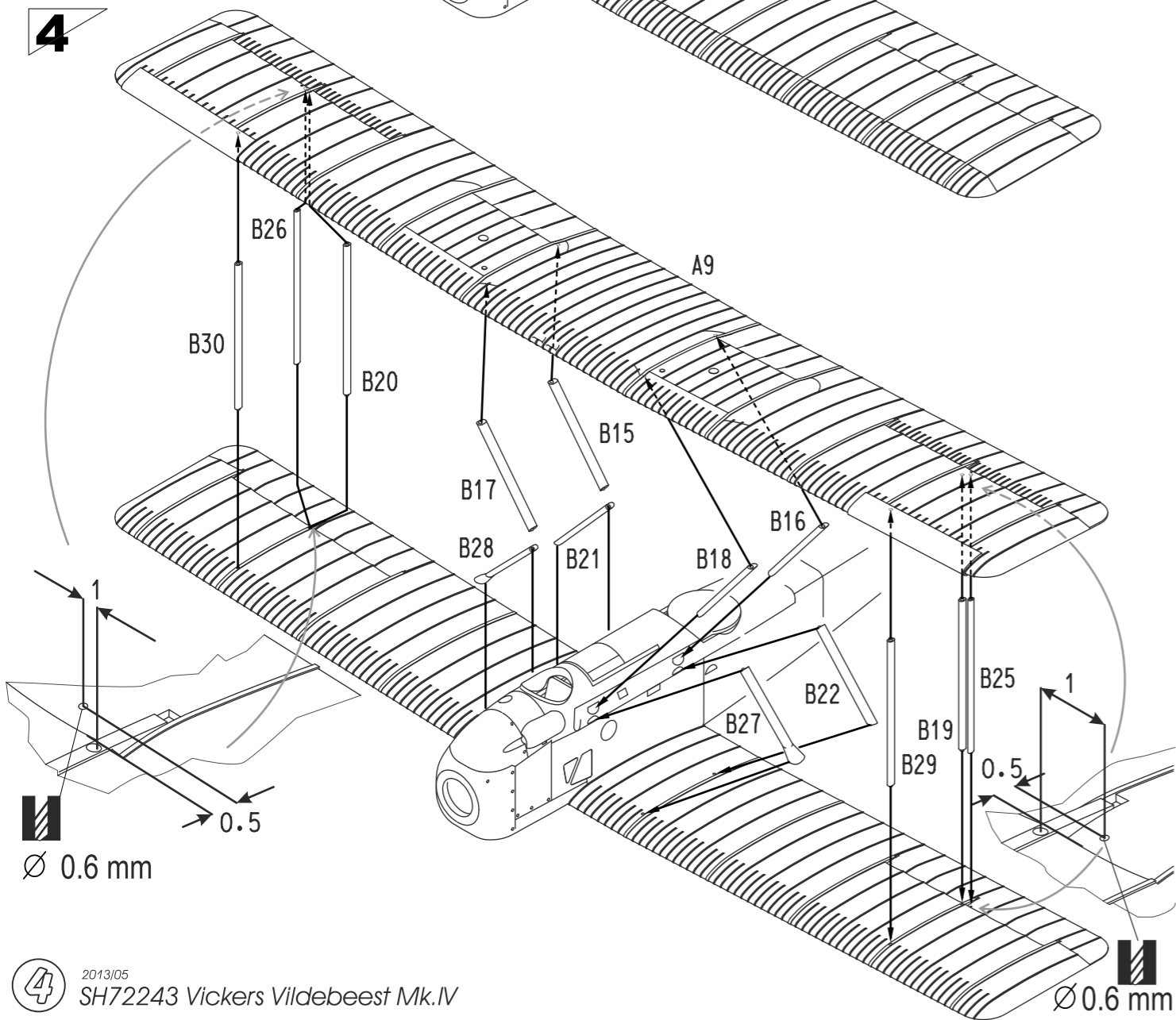
2013/05



3



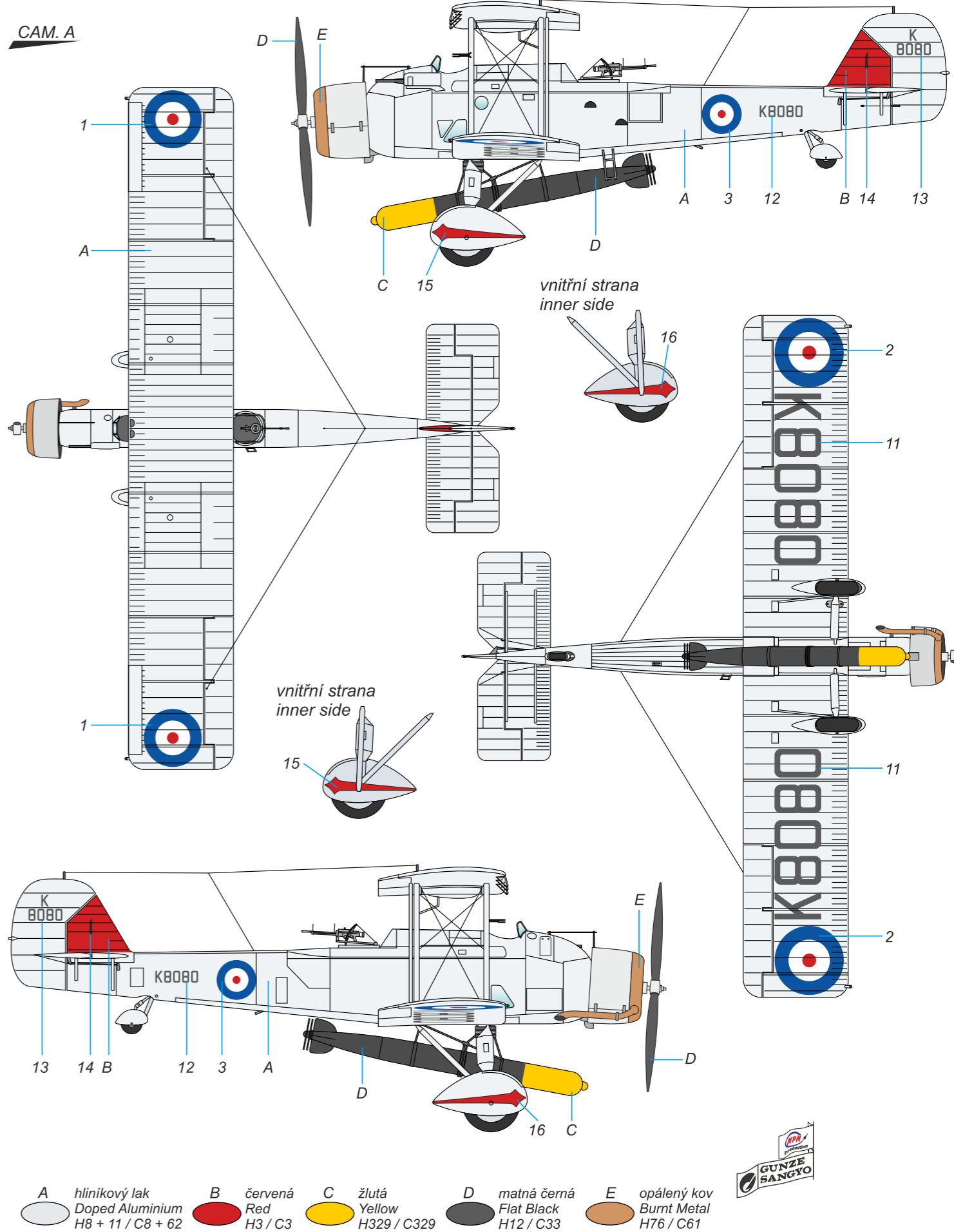
4



Vickers Vildebeest Mk.IV, K8080, 42.squadrona RAF, Donibristle, leden 1937 až březen 1938. Od vypuknutí druhé světové války až do dubna 1940 Vildebeesty této squadrony chránily konvoje plující u východního pobřeží Anglie.

Vickers Vildebeest Mk.IV, K8080, No.42 sqn RAF, Donibristle, January 1937 - March 1938. After the outbreak of the WW2 the squadron used the Vildebeests to fly convoy protection missions off the East Coast until April 1940.

CAM. A

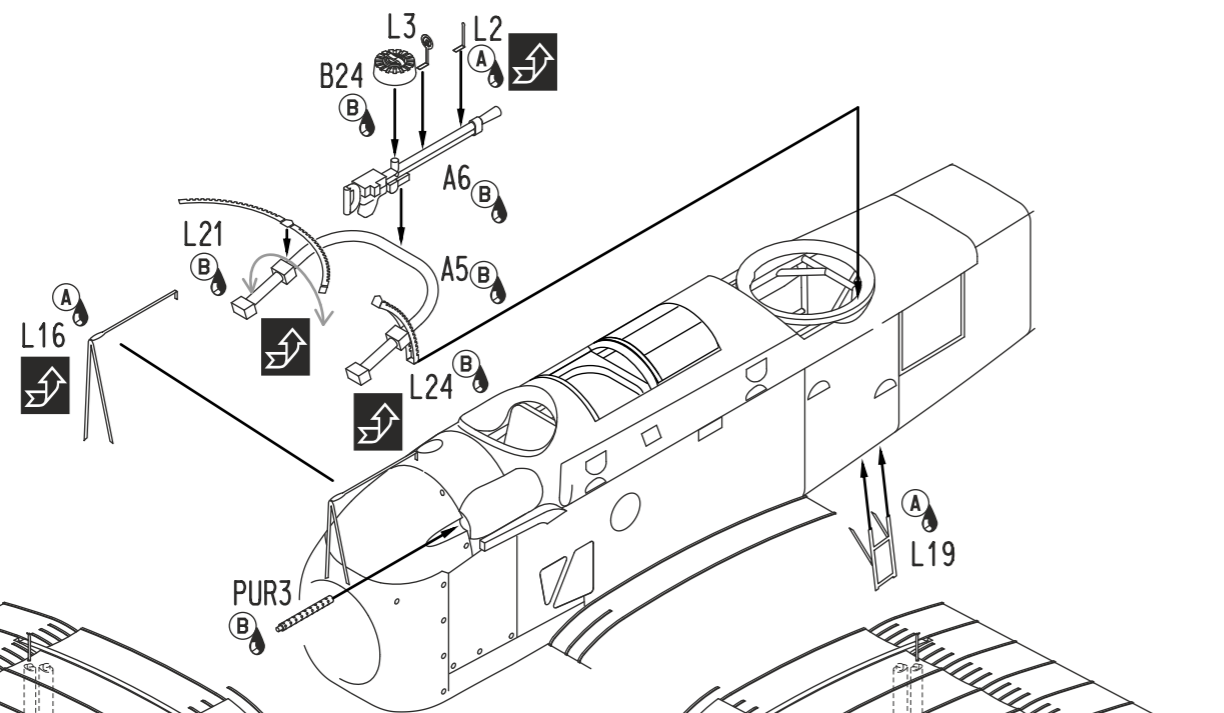


- | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------------------------|---|--------------------------------|---|--|---|---|
| A | hliníkový lak
Doped Aluminium
H8 + 11 / C8 + 62 | B | červená
Red
H3 / C3 | C | žlutá
Yellow
H329 / C329 | D | matná černá
Flat Black
H12 / C33 | E | opálený kov
Burnt Metal
H76 / C61 |
|---|---|---|---------------------------|---|--------------------------------|---|--|---|---|

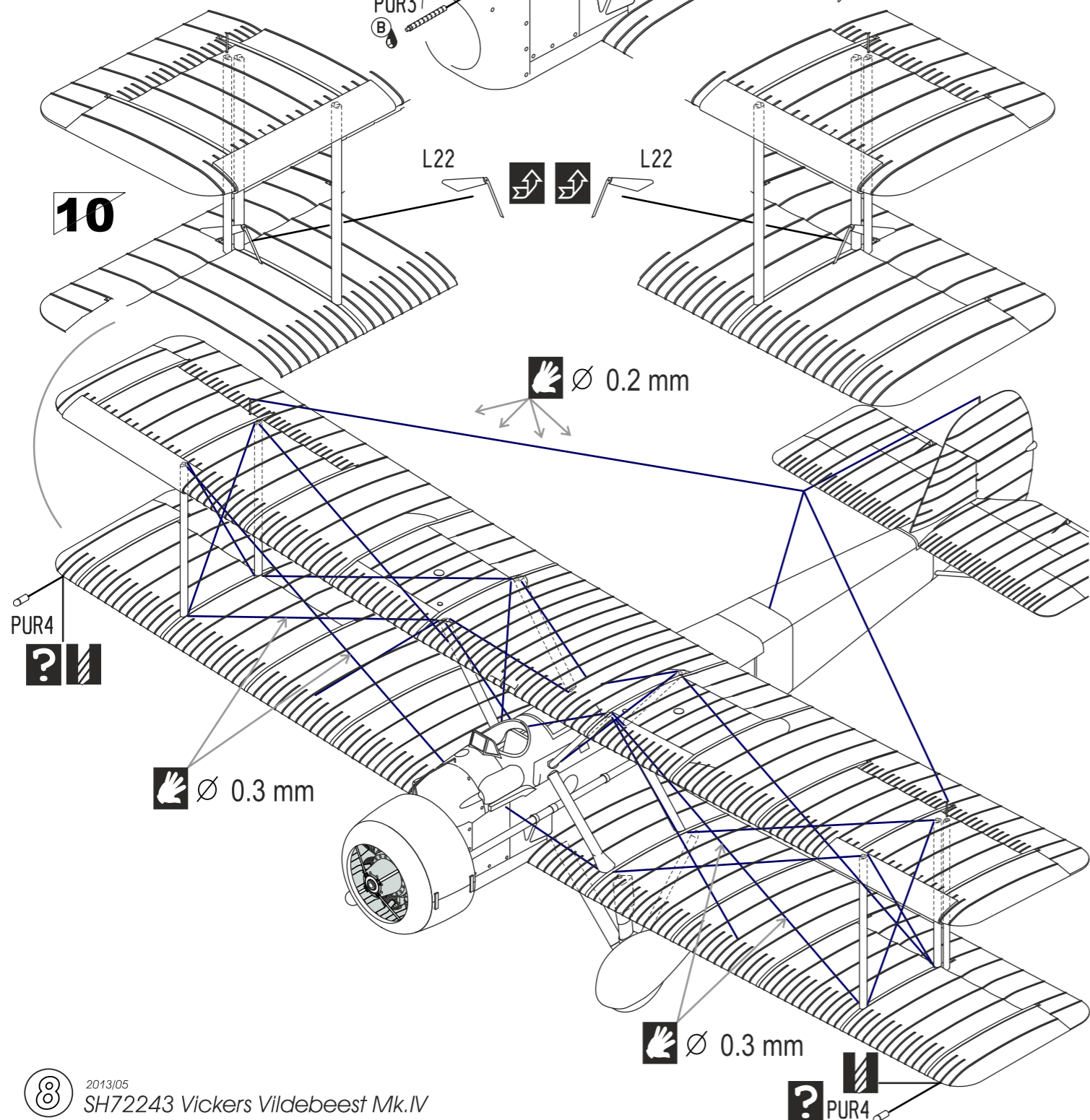


SH72243 Vildebeest Mk.IV

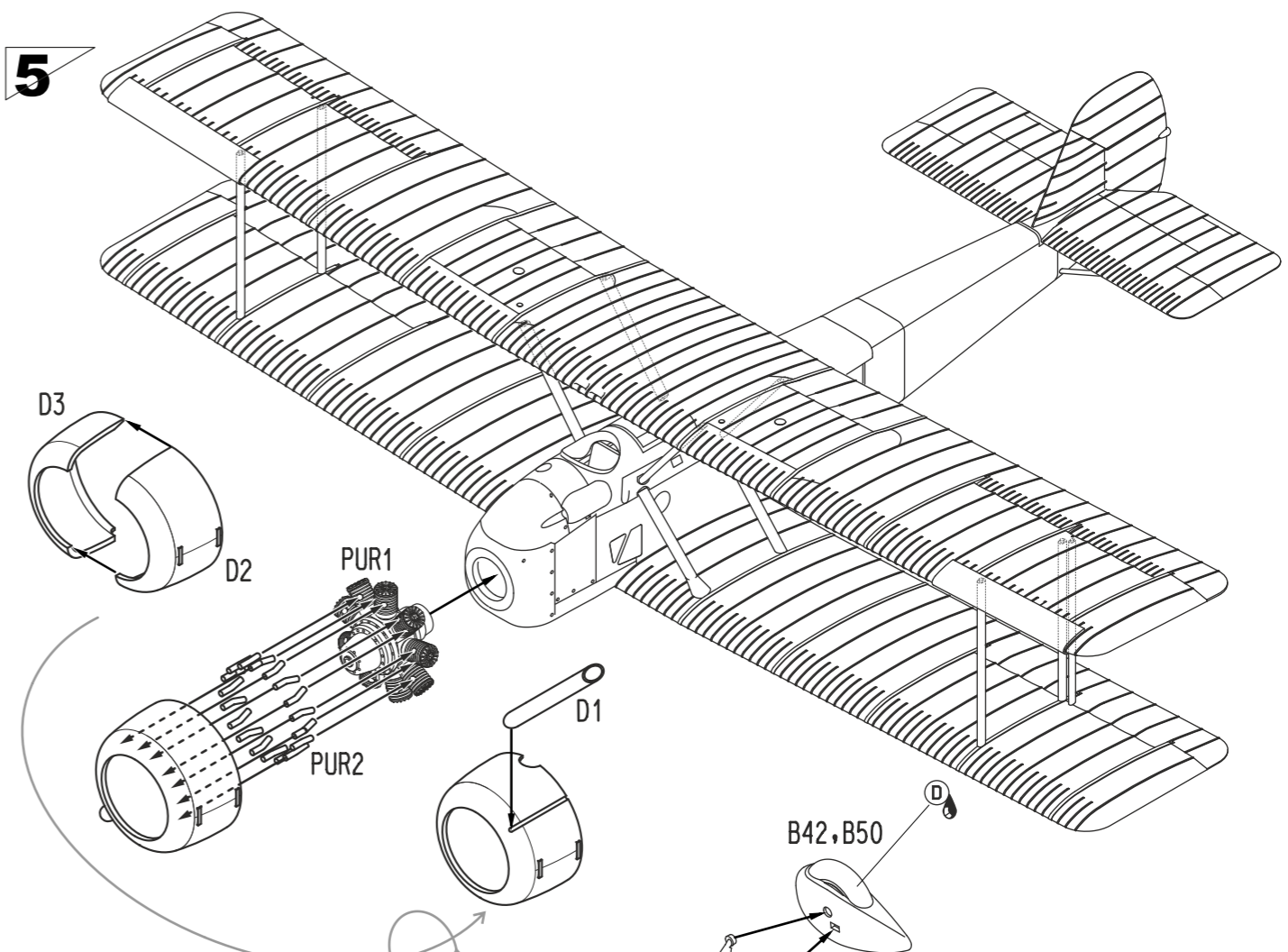
9



10



5



6

