Gloster Gladiator Mk.II

В 1937 році останній винищувач-біплан Королівських ВПС Великої Британії Gloster Gladiator Mk.I вже не задовольняв вимогам сучасного повітряного бою-майбутнє було за швидкісними монопланами і війна, що насувалася на Європу, мала стати війною техніки нової генерації. Проте інтереси Британської Імперії вимагали постійної військової присутності у найвіддаленіших куточках світу, і в першу чергу у Північній Африці та на Середньому Сході. Виходячи з цього Міністерство Авіації замовило у фірми Gloster Aircraft Company вдосконалену модифікацію Gloster Gladiator Mk.II згідно вимог специфікації F.36/37. Головним нововведенням стала заміна двигуна Bristol Mercury IX на Bristol Mercury VIIIA; при однаковій потужності він мав передаточне число 0.572, що дало змогу встановити на Mk.II новий трьохлопатевий металічний гвинт Fairey Reed. Зовнішні відмінності на цьому обмежувалися, у той самий час конструктори приділили увагу суттєвому поліпшенню умов пілотування. Mk.II мав електричний стартер двигуна, вдосконалену систему навігації, нові прилади вимірювання висоти польоту та швидкості підйому. Оскільки головним регіоном призначення мала стати пустеля, літак обладнали тропічним патрубком карбюратора; також встановили спеціальний контейнер із запасом питної води та провіанту.

В 1938 році напередодні Мюнхенської кризи Gladiator Mk.II знаходилися у першій лінії Королівських ВПС, але після надходження у достатніх кількостях Hawker Hurricane їх поступово перевели до Допоміжних Повітряних сил (Auxiliary Air Force). Gladiator Mk.II були занадто застарілими для ведення сучасного повітряного бою, але відсутність нових машин призвела до їх широкого застосування у перші роки війни.

Одразу після початку Другої Світової війни [illegible] склад [illegible] відправили до Франції, але їх кар'єра виявилася нетривалою - під час одного з нальотів Люфтваффе майже всі машини були знищені.

Під час Битви за Британію 247-й дивізіон Королівських ВПС був єдиним підрозділом, який мав Gladiator Mk.II на озброєнні, проте пілотам вдалося отримати декілька перемог.

Найбільш відомими сторінками війни, у яких Gladiator Mk.II довелося приймати участь, були Битва за Норвегію та Північноафриканська кампанія. Численні перемоги над літаками супротивника довели, що під керуванням досвідченого пілота Mk.II міг бути загрозливою зброєю.

Іншою важливою сторінкою у бойовій кар'єрі Gladiator Mk.II стала "Зимова війна" між Фінляндією та Радянським Союзом. Поруч із льотчиками фінських ВПС на боці Фінляндії воював загін шведських добровольців, що перелетів до Фінляндії на власних "Гладіаторах" (експортна версія літака для Швеції мала назву Gladiator J8). Шведам вдалося збити принаймні 10 радянських літаків, а найуспішніший фінський ас Ойва Туомінен отримав 6 перемог, пілотуючи Gladiator Mk.II. Для забезпечення зльоту та посадки за умов снігової місцевості на більшість фінських та шведських винищувачів встановлювали лижі. Фінські Gladiator Mk.II провоювали у першій лінії найдовше - аж до середини 1943 року.

У Північній Африці Gladiator Mk.II залишалися на службі до кінця 1942 року; на терені метрополії окремі Mk.II застосовували у якості зв'язкових та розвідників погоди до 1944 року.

Gloster Gladiator Mk.II

In 1937 the Royal Air Force's last biplane fighter the Gloster Gladiator did not satisfy the demands of modern air combat - the future belonged to high-speed monoplanes, and the war that approached Europe would become a war of 'next generation' technology.

However, the interests of the British Empire meant a military presence in the most remote parts of the world, including South Africa and the Middle East. That is why the Ministry of Aviation placed an order with the Gloster Aircraft Company for the improved Gloster Gladiator Mk.II modified according to the requirements of specification F.36/37. The most significant innovation was the substitution of the Bristol Mercury IX engine with the Mercury VIIIA: the capacity was still the same, but the gear ratio was 0.572, permitting the installation of the new three-blade Fairey Reed metal airscrew. There were no more external differences, but the designers also paid attention to improving the business of flying the aircraft. The Mk II had an electric engine starter, an improved navigation system, and new equipment for measuring altitude and climb rate. Since the intended operating area was the desert, the aircraft was equipped with a tropical carburetor intake, as well as a special container with water and provisions.

In 1938, just before the Munich Crisis, the Gladiator Mk. II served in the front line of the Royal Air Force. However, after the arrival of the Hawker Hurricane in sufficient quantities, they were gradually transferred to the Auxiliary Air Force. The Gladiator Mk.II was too obsolete for modern air combat, but the shortage of new types led to extensive service during the first years of the war.

Right after the beginning of WWII, Gladiator [illegible] were sent [illegible] part of the Expeditionary Force. Sadly, their career was very short - after one Luftwaffe raid almost all machines were destroyed.

At the time of the Battle of Britain, 247 Squadron of the Royal Air Force was the only unit equipped with the Gladiator Mk.II; pilots flying the type managed to score several victories. The most notable campaigns in which the Gladiator Mk.II took part were the Battle for Norway and the South-African Campaign. Numerous victories over enemy planes proved that when piloted by an experienced pilot, the Mk.II could be a deadly weapon.

Another important part of the Gladiator Mk.II's fighting career was the Winter War between Finland and the Soviet Union. The Swedish volunteer squadron that arrived in Finland with their own Gladiators (the Swedish export version of the Gladiator was known as the J8) fought on the Finnish side along with the pilots of the Finnish Air Force. The Swedes managed to shoot down at least 10 Soviet planes. The most successful Finnish ace Oiva Tuominenn scored 6 victories flying the Gladiator Mk.II.

To secure take-off and landing in snowy regions most Finnish and Swedish fighters were equipped with skis.

The Finnish Gladiator Mk.II fought on the front line the longest, until the middle of 1943. In North Africa the Gladiator Mk.II served until the end of 1942. Other Mk.IIs were used as liaison and weather reconnaissance planes until 1944.

Gloster Gladiator Mk.II

Gloster Gladiator Mk.II / J.8 Das letzte Doppeldecker-Jagdflugzeug der Royal Air Force, die Gloster Gladiator, genügte im Jahr 1937 nicht mehr den Anforderungen des modernen Luftkampfes. Die Zukunft gehörte des schnellen Eindeckern und der sich in Europa abzeichnende Krieg würde daher der Krieg einer neuen Generation von Flugzeugen werden.

Trotzdem erforderten die Interessen des britischen Empire auch eine militärische Präsenz in entlegenen Teilen der Welt wie Südafrika oder der Nahe Osten. Aus diesem Grund bestellte die für Fliegerei zuständige Behörde bei der Gloster Aircraft Company gemäß der Vorschrift F.36/37 eine verbesserte Version der Gloster Gladiator Mk.II. Die bedeutendste Verbesserung betraf den Ersatz des Triebwerkes Bristol Mercury IX durch den Mercury VIIIA: die Leistung blieb gleich jedoch ermöglichte die Untersetzung von 0,572 die Verwendung eines neuen dreiblättrigen Metallpropellers der Firma Fairey Reed. Äußerlich gab es sonst keine weiteren Änderungen, jedoch verbesserten die Konstrukteure einige technische Details, die das Fliegen weiter erleichterten: einen elektrisch betriebenen Motorstarter, eine verbesserte Navigationsausrüstung, und neue Anzeigen zur Messung von Flughöhe und Steigrate. Da als Operationsgebiet die Wüste vorgesehen war, wurde das Flugzeug auch mit einem für Tropengebiete entwickelten Luftfiltereinlass und einem Behälter mit Wasser und Verpflegung ausgestattet.

Im Jahr 1938 (kurz vor dem Münchener Abkommen) wurde die Gladiator Mk.II noch bei den Fronteinheiten der Royal Air Force eingesetzt. Nachdem jedoch die Hawker Hurricane in ausreichender Zahl zur Verfügung stand, wurden die Gladiator nach und nach an die Auxiliary Air Force abgegeben. Die Gloster Gladiator Mk.II war für den modernen Luftkampf einfach zu veraltet. Aber Lieferschwierigkeiten bei neuen Flugzeugen führten für sie jedoch trotzdem zu häufigen Einsätzen in den ersten Kriegsjahren.

Direkt nach Ausbruch des 2. Weltkrieges wurden [illegible] Gladiator Mk.I [illegible] Expeditionary Force nach Frankreich [illegible] Leider war die Karriere sehr kurz fast alle Maschinen wurden bei einem Angriff der Luftwaffe zerstört.

Zur Zeit der Luftschlacht um England war nur noch das 247. Squadron der Royal Air Force mit der Gladiator Mk.II ausgerüstet und einige Piloten erzielten auch Luftsiege mit der Maschine. Die bemerkenswertesten Schlachten an denen die Gladiator Mk.II teilnahmen, waren die Schlacht um Norwegen und die „South-African Campaign". Zahlreiche Siege über feindliche Flugzeuge belegten, dass die Mk.II mit einem erfahrenen Piloten immer noch eine tödliche Waffe sein konnte.

Ein weiterer wichtiger Teil der Einsatzgeschichte der Gladiator Mk.II war der Winterkrieg zwischen Finnland und der Sowjetunion. Eine schwedische Freiwilligeneinheit kämpfte mit eigenen Gladiators (die an Schweden gelieferte Exportversion der Gladiator wurde als J8 bezeichnet) auf finnischer Seite zusammen mit den Piloten der finnischen Luftstreitkräfte. Die Schweden erzielten hierbei mindestens 10 Abschüsse. Das erfolgreichste finnische Fliegerass Oiva Tuominenn erzielte 6 Luftsiege mit der Gladiator Mk.II.

Für sichere Starts und Landungen in den schneereichen Regionen waren die meisten finnischen und schwedischen Jagdflugzeuge mit Skiern ausgerüstet.

Die finnischen Gladiator Mk.II wurden am längsten an vorderster Front eingesetzt, nämlich bis Mitte 1943. In Nordafrika blieb die Gladiator Mk.II bis Ende 1942 im Dienst und andere Mk.II wurden als Verbindungsflugzeug oder Wetterflugzeug noch bis 1944 geflogen.

www.mojehobby.pl www.model-making.eu

Технічні показники		Performances		Technische Charakteristik	
Розмах крила	9,83 м	Span	9,83 m	Spannweite	9,83 m
Довжина загальна	8,40 м	Length	8,40 m	Länge	8,40 m
Площа крила	30,01 м²	Wing area	30,01 m²	Flügelfläche	30,01 m²
Зльотна вага	2206 кг	Take-off weight	2206 kg	Wicht	2206 kg
Швидкість максимальна	414 км/год	Speed max	414 km/h	Max.Geschwindigkeit	414 km/St
Практична стеля	10210 м	Service ceiling	10210 m	Praktische Gipfelhöhe	10210 m
Дальність польоту	689 км	Range	689 km	Flugweite	689 km
Двигун	1xBristol Mercury IX (VIII) 830 к.с.	Powerplants	1xBristol Mercury IX (VIII) 830 h.p.	Motor	1xBristol Mercury IX (VIII) 830 PS
Озброєння	4x0,303(7,7мм) кулемета	Armament	4x0,303(7,7mm) machine guns	Bewaffnung	maschinengewehr 4x0,303(7,7mm)

Зроблено в Україні / Made in Ukraine
ТОВ Інструментальний завод "Роден", 03062, м. Київ, вул. Невська 7а, оф.35

Інструкція / The instruction / Instruktion

УВАГА - Прочитати обов'язково!
Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Номери деталей позначені цифрами: **1, 2, 3**... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: **A, B, C**... Для деталей, які необхідно пофарбувати перед складанням, вказано колір фарби: **O O O**... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.
Вказівка для накладання декалей: вирізати з аркуша потрібну декаль (на схемі номер декалі вказан цифрою у квадраті); покласти її у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декаль на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути її м'якою тканиною.

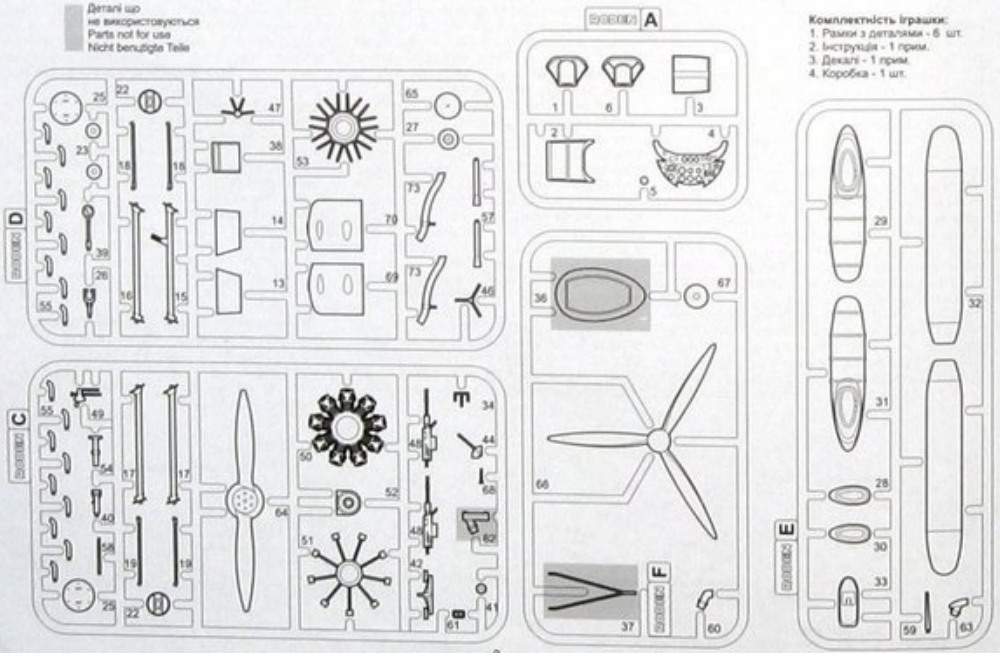
ATTENTION - Useful advice!
Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: **1, 2, 3**... Frames, in wich the part is situated, are marked by capital letters: **A, B, C**... For parts, wich should be painted before mounting, are given colors of paint: **O O O**... Use plastic cement ONLY.
Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit,letting them slide from the paper. For a better adhesion,press them by means of clean rag.

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!
Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: **1, 2, 3**... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: **A, B, C**... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: **O O O**... Bitte nur Plastikkleibstoff verwenden.
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in einGlas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

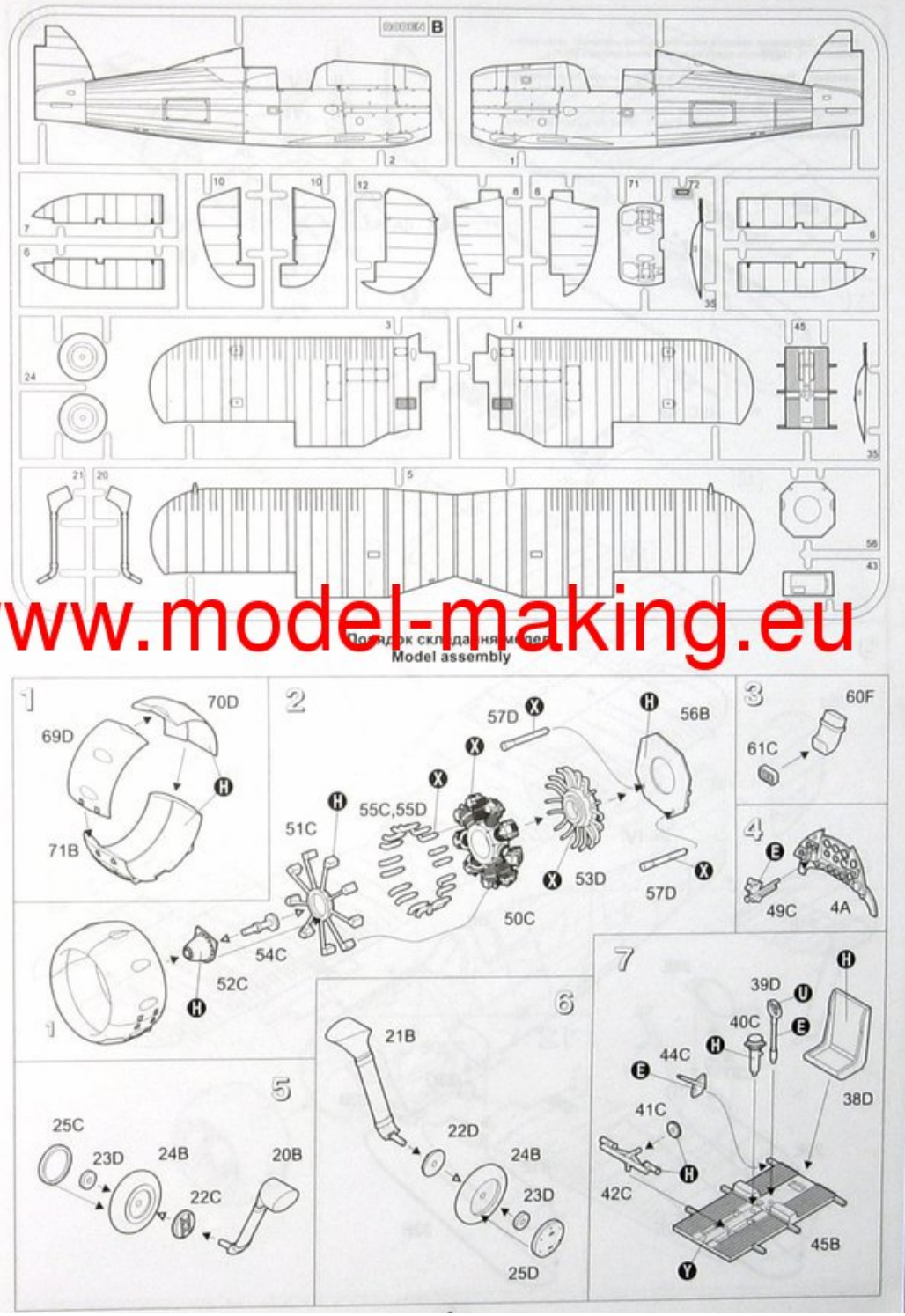
HUMBROL								
	Сріблястий Silver Silber A	11	Світло-сірий Matt Light Grey Hellgrau, matt I	64	Земляний світлий Matt Light Earth Matt-Hell-Erde R	119
	Сіро-блакитний Matt Sea Grey Schiefergrau, matt B	27	Сіро-синій Matt Blue Grey Blaugrau, matt J	79	Червоний Insignia Red Signalrot, matt S	153
	Земляний темний Matt Dark Earth Erdbraun, matt C	29	Оливковий Matt Light Olive Tamgrün, matt K	86	Жовтий Insignia Yellow Signalgelb, matt T	154
	Темно-зелений Matt Dark Green Dunkelgrün D	30	Сталевий Matt Steel Grey Stahl, matt L	87	Червона шкіра Red Leather Rotbraun U	180
	Чорний Matt Black Mattschwarz E	33	Сіро-зелений Matt Army Green Armeegrün, mat M	102	Прозорий червоний Red Rot V	1321
	[illegible] F	34	[illegible] N	110	[illegible] W	1325
	Бронзовий Bronze Bronze G	55	Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt O	113	Чорно-сталевий Gunmetal Metallgrau X	27004
	Дюраль Metallic Aluminium Aluminium, metallic H	56	Світло-зелений Matt US Light Green USA Grün, matt P	117	Зелений кабінний Matt Cockpit Green Cockpitgrün, matt Y	78

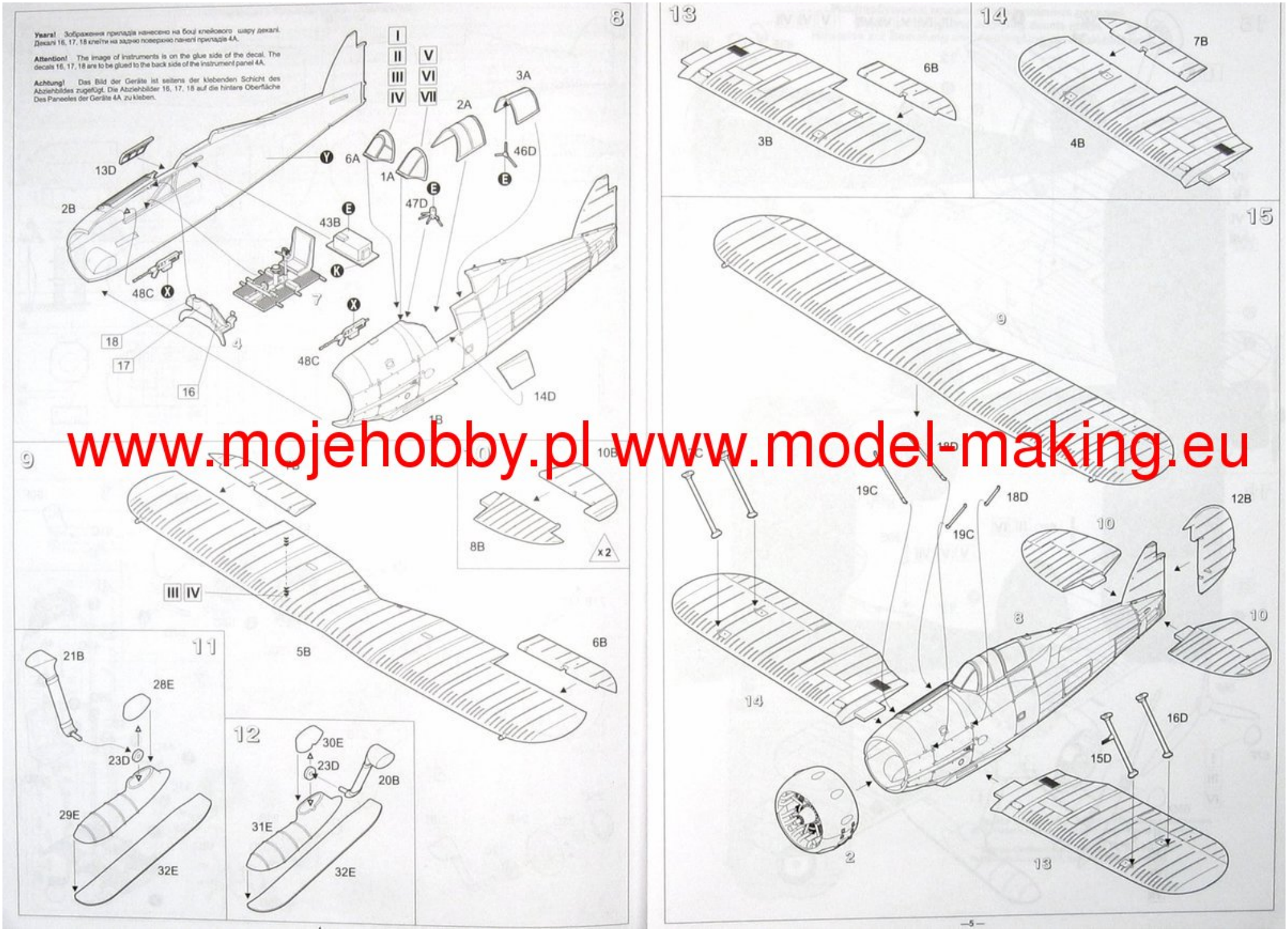
www.mojehobby.pl www.model-making.eu

Деталі що не використовуються
Parts not for use
Nicht benutgte Teile

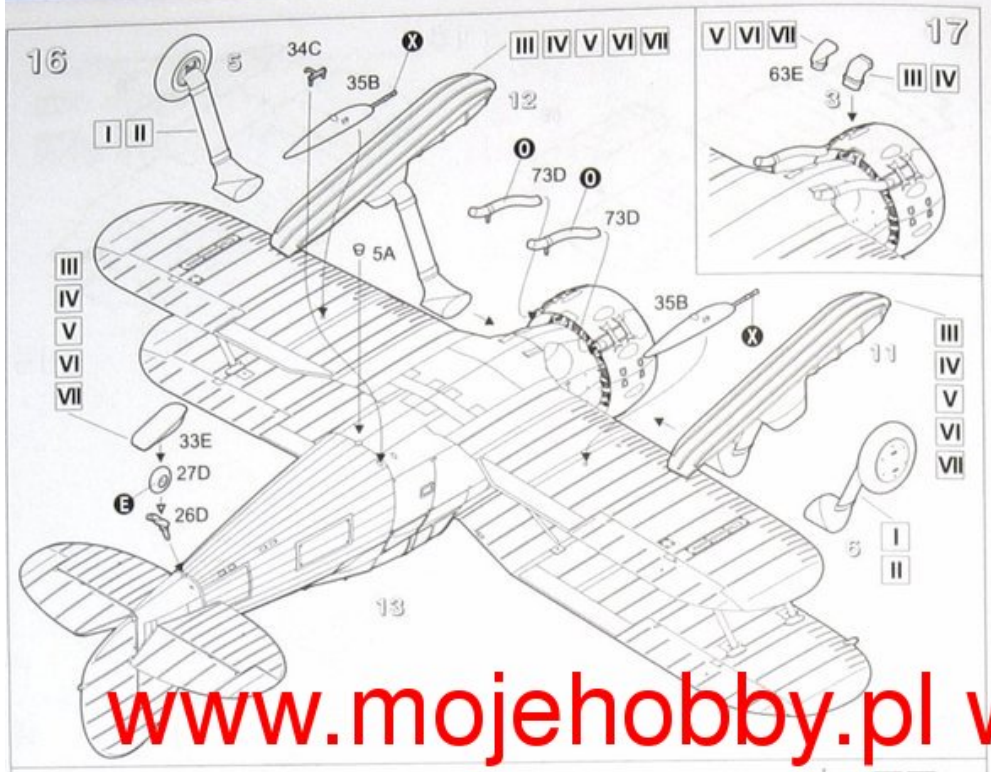


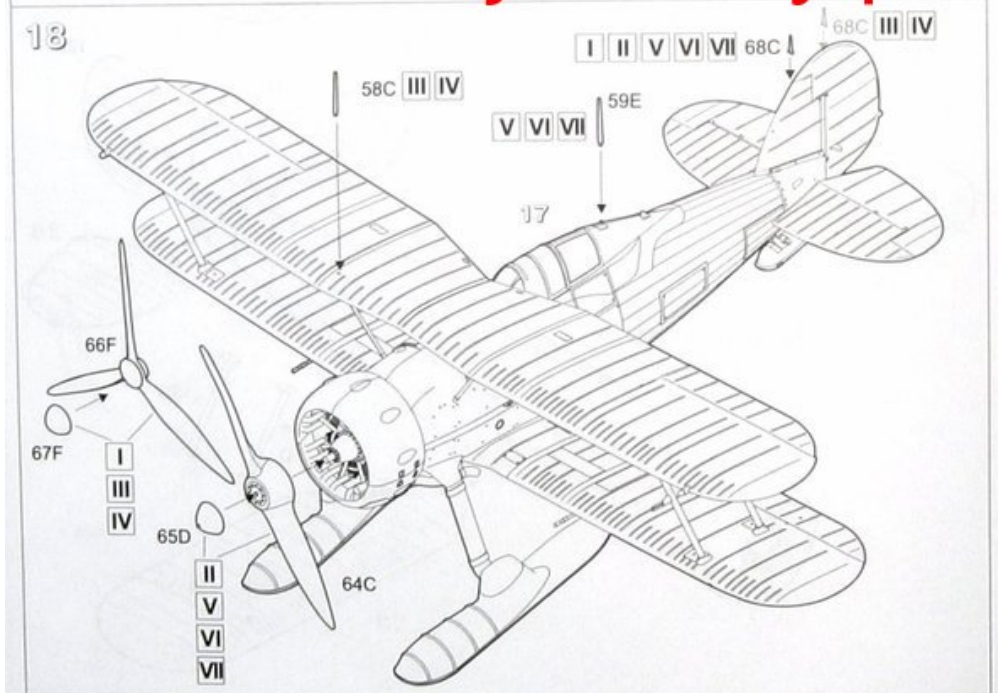
Комплектність іграшки:
1. Рамки з деталями - 6 шт.
2. Інструкція - 1 прим.
3. Декалі - 1 прим.
4. Коробка - 1 шт.



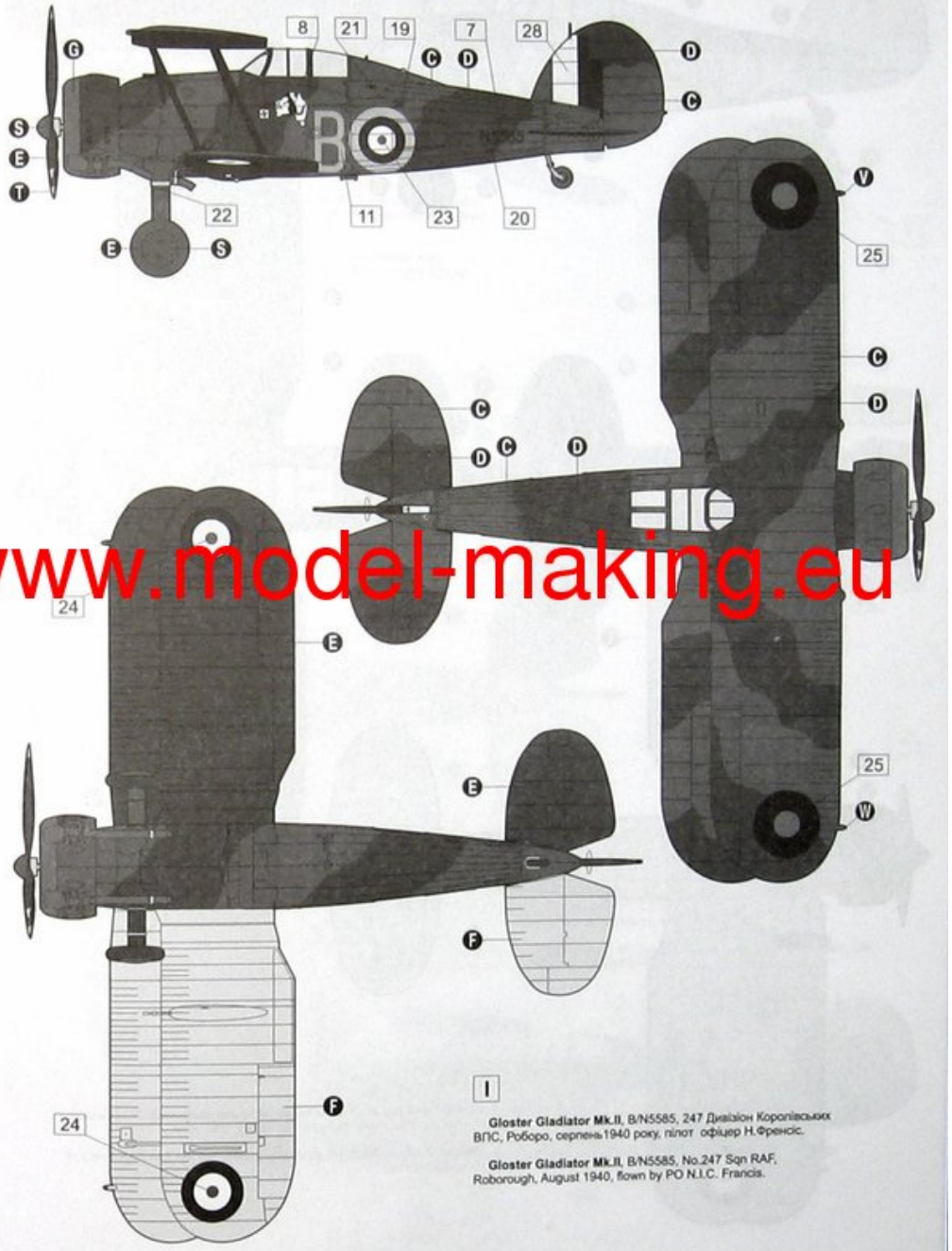


www.mojehobby.pl www.model-making.eu





Розфарбування моделі та наклеювання декалей
Colour painting and applying decals guide
Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder

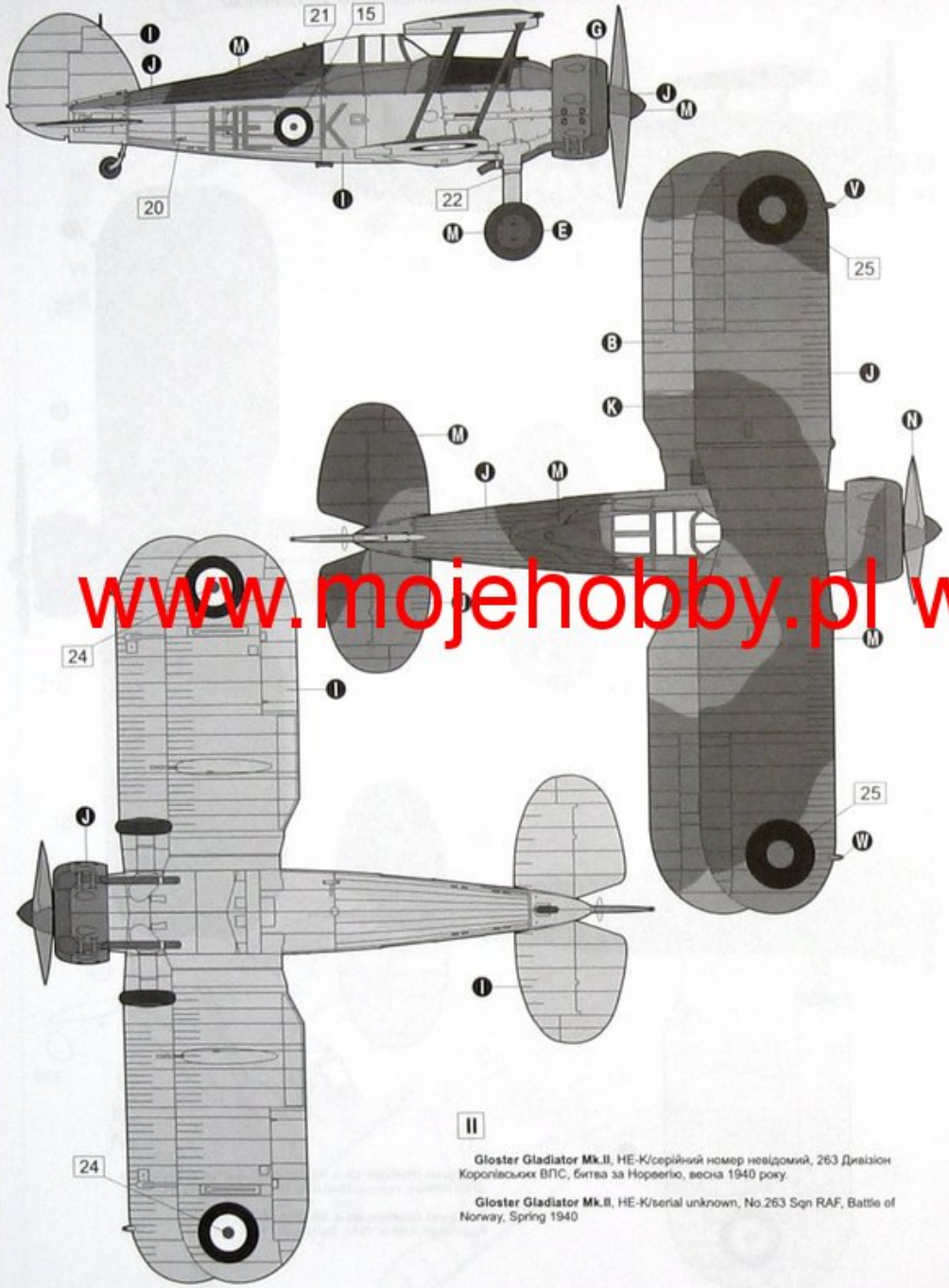


www.mojehobby.pl www.model-making.eu

I

Gloster Gladiator Mk.II, B/N5585, 247 Дивізіон Королівських ВПС, Роборо, серпень 1940 року, пілот офіцер Н.Френсіс.

Gloster Gladiator Mk.II, B/N5585, No.247 Sqn RAF, Roborough, August 1940, flown by PO N.I.C. Francis.



Gloster Gladiator Mk.II, HE-K/серійний номер невідомий, 263 Дивізіон Королівських ВПС, битва за Норвегію, весна 1940 року.

Gloster Gladiator Mk.II, HE-K/serial unknown, No.263 Sqn RAF, Battle of Norway, Spring 1940

Gloster Gladiator Mk.II, GL-255 з підрозділу LLv 26, ВПС Фінляндії, "Зимова Війна", Менсунканґас, пілот сержант Ойва Туомінен (44 перемоги під час війни, з них 6 ½ на Gladiator), лютий 1940 року.

Gloster Gladiator Mk.II, GL-255 of LLv 26, Finnish Air Force, Winter War, Finland, Mensunkangas, flown by Sgt Oiva Tuominen (44 victories in total, 6 ½ on Gladiator), February 1940.

Gloster Gladiator Mk.II, GL-269 з підрозділу 1/LLv 26, ВПС Фінляндії, "Зимова Війна",Утті, пілот капітан Паавo Берг (5 перемог), лютий 1940 року

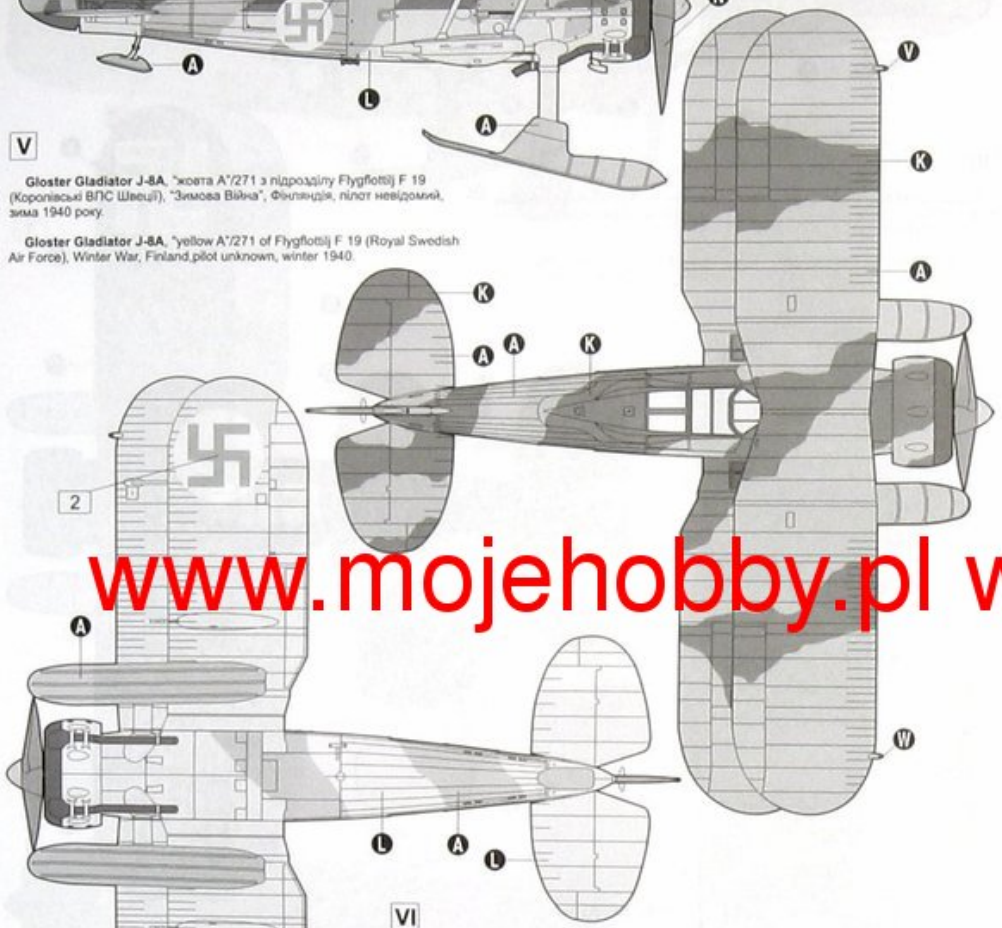
Gloster Gladiator Mk.II, GL-269 of 1/LLv 26, Finnish Air Force, Winter War, Finland, Utti, flown by Capt Paavo Berg (5 victories), February 1940.

www.mojehobby.pl www.model-making.eu

V

Gloster Gladiator J-8A, "жовта A"/271 з підрозділу Flygflottilj F 19 (Королівські ВПС Швеції), "Зимова Війна", Фінляндія, пілот невідомий, зима 1940 року.

Gloster Gladiator J-8A, "yellow A"/271 of Flygflottilj F 19 (Royal Swedish Air Force), Winter War, Finland,pilot unknown, winter 1940.

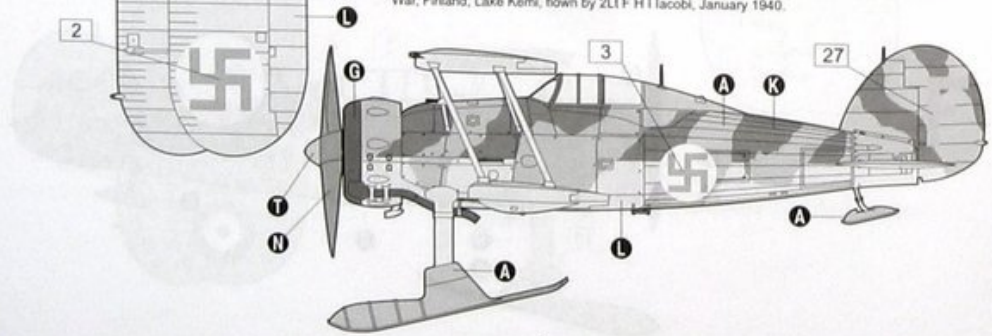


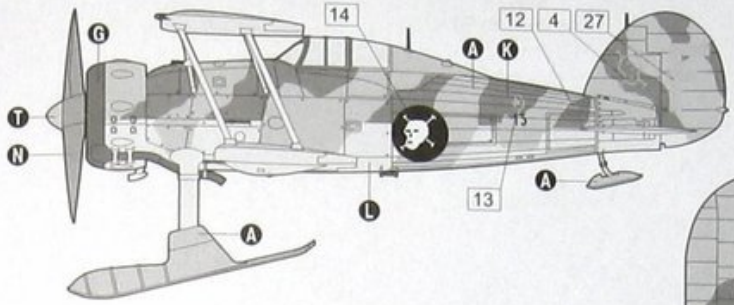
www.mojehobby.pl www.model-making.eu

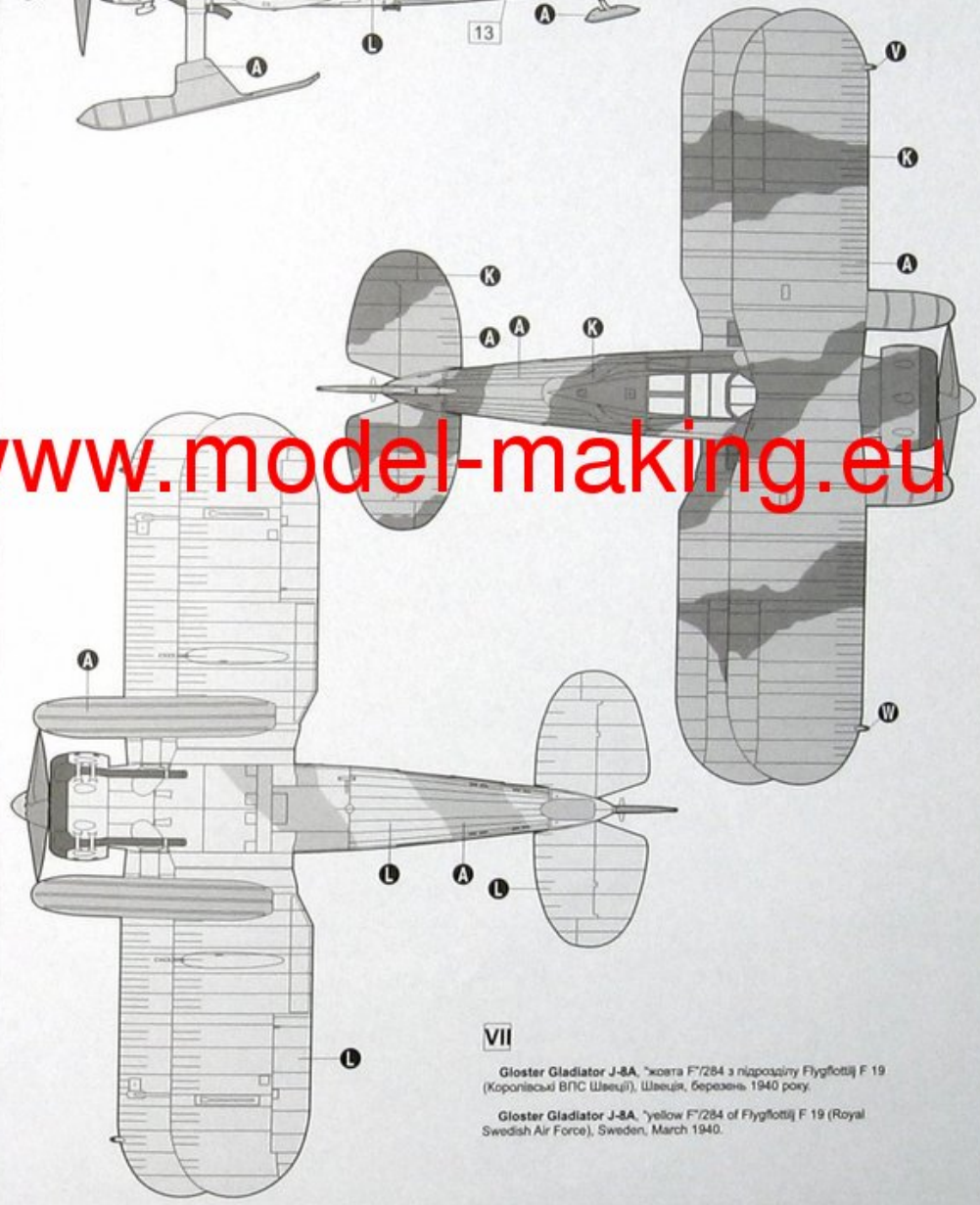
VI

Gloster Gladiator J-8A, "жовта F"/284 з підрозділу Flygflottilj F 19 (Королівські ВПС Швеції), "Зимова Війна", Фінляндія, озеро Кемі, пілот лейтенант Іакобі, січень 1940 року.

Gloster Gladiator J-8A, "yellow F"/284 of Flygflottilj F 19 (Royal Swedish Air Force), Winter War, Finland, Lake Kemi, flown by 2Lt F H I Iacobi, January 1940.





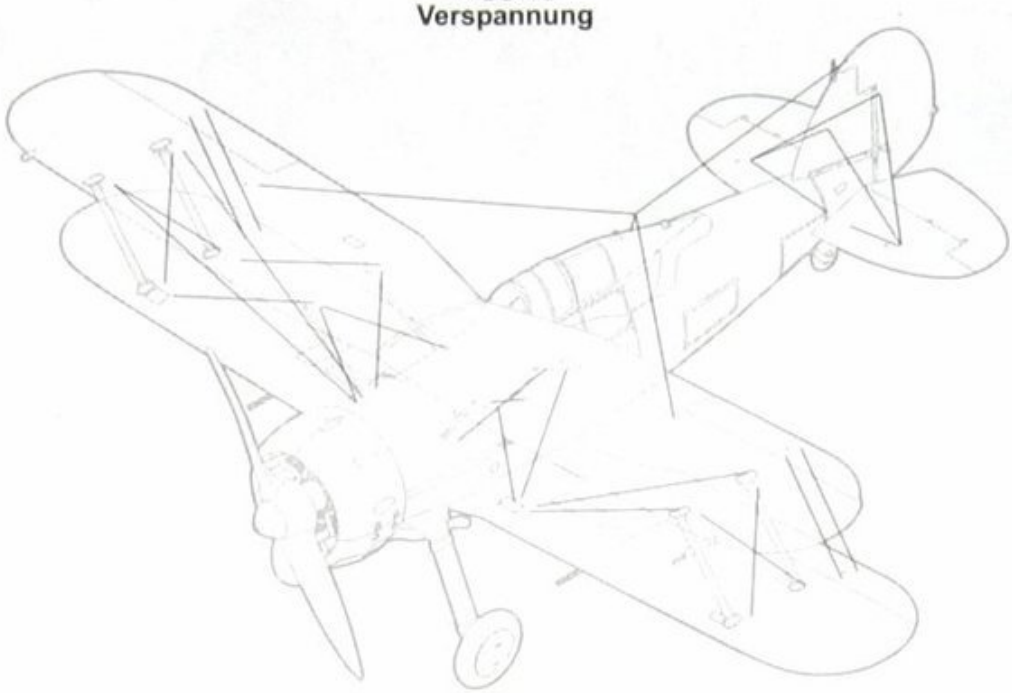
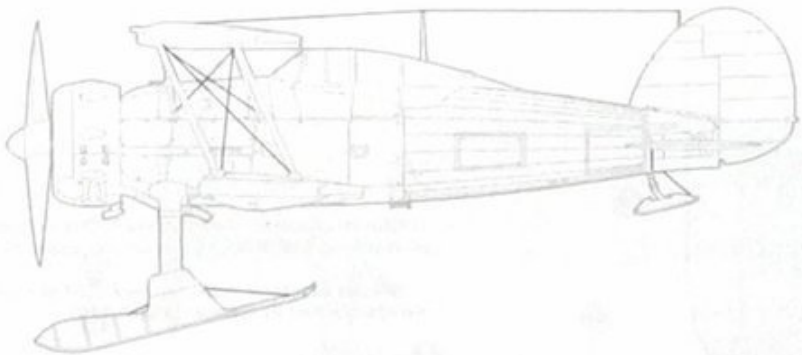


VII

Gloster Gladiator J-8A, "жовта F"/284 з підрозділу Flygflottilj F 19 (Королівські ВПС Швеції), Швеція, березень 1940 року.

Gloster Gladiator J-8A, "yellow F"/284 of Flygflottilj F 19 (Royal Swedish Air Force), Sweden, March 1940.

Встановлення тяг та розчалок
Rigging
Verspannung



www.mojehobby.pl www.model-making.eu