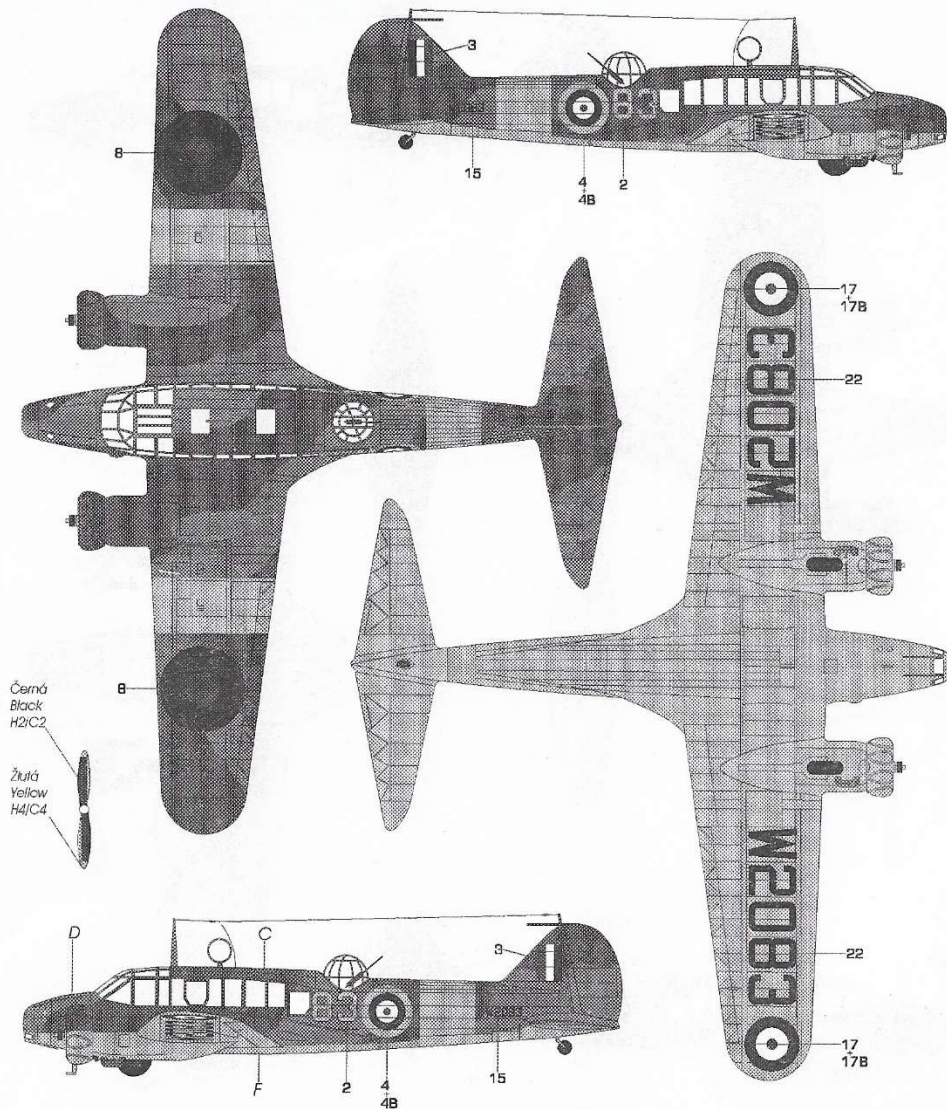


CAM. C

Podklady / Reference

Warpaint #053, Hall - Avro Anson Mk.I 22, Alan Hall, J.H.N. Greuter, M. Schep, L. Boerman, J. Bossong, CAMOUFLAGE EN KENTEKENS, 1997 B. V. Bonneville
Geoffrey Penland, RAAF Camouflage & Markings 1939-45 Vol1, Kookaburra, 1980



Černá
Black
H2/C2

Žlutá
Yellow
H4/C4

C Listová zelená
Foliage Green
UA514

D Tmavá zemitá
Dark Earth
H72/C22

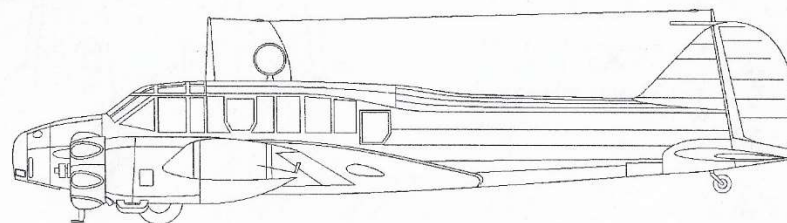
F Cvičná žlutá
Trainer Yellow
H4/C4



2010/09

SH72212 Avro Anson Mk. I

**Special
HOBBY**



NÁVOD / INSTRUCTION

SH72212

Avro Anson Mk.I
"Early Version"

1/72

(CZ)

V roce 1933 Imperial Airways zveřejnil své požadavky na nový dvoumotorový letoun pro své dálkové trasy. Firma Avro zkonstruovala dle těchto požadavků typ 652, dvoumotorový dolnoplošník s celodřevěným křídlem a trupem z ocelových trubek s převážně plátěným potahem. V dubnu 1934 byla objednána stavba dvou prototypů. První z nich byl zalétán 7. ledna 1935. Šlo o první kus dlouhé řady letounů Anson. Ty se přestaly vyrábět až v roce 1952!

V dubnu 1934 se na firmu Avro a na další firmy obrátilo Ministerstvo letectví, které vypsaló soutěž na nový poběžní protiponorkový hlídkový letoun. K realizaci byly vybrány projekty de Havilland DH-89M a Avro 652A. Oba byly konstruovány na základě civilních verzí. Avro 652A byl navržen jako třímístný, s výzbrojí jednoho pevného příďového a jednoho pohyblivého kulometu ve střelecké věži. V centroplánu byly umístěny pumovnice na protiponorkové pumy. První prototyp vojenské verze vzletl 24. března 1934. Vykázal vynikající dolet a vytvářel celkově vyšší výkony než DH-89M a stal se vítězem soutěže. Sériové stroje dostaly označení Anson Mk.I a RAF je dostávalo od začátku roku 1935. Ansony byly také exportovány do Austrálie, Finska, Irska, Egypta a dalších zemí. RAF je používala k protiponorkovému hlídkování, během let 1939-40 je v této roli začaly pomalu nahrazovat výkonnější Hudsony. Později během války byl hlavní náplní Ansonů letecký výcvik. V rámci Commonwealthu se stal Anson jedním ze standardních strojů pro letecký výcvik. Rozmontované Ansony se také dodávaly do Kanady, kde do nich byly montovány různé typy motorů. Stroje se pak označovaly podle typu motoru Anson Mk.II a III. Část odebralo i letectvo USA, kde sloužily pod označením AT-20. V Kanadě se nakonec rozeběhla licenční výroba i vlastní vývoj. Další kanadské verze měly trup jiné konstrukce, potažený překližkou.

Verzi Mk.I odpovídala vzhledově neozbrojená transportní Mk.X se zesílenou podlahou trupu. Poslední válečné verze Mk.XI a XII dostaly vyšší trup, poválečné verze dostaly i nové celokovové křídlo

Rozpětí: 17,20 m; délka: 12,90 m; max. rychlost (v 2 150 m): 300 km/h; dostup: 5 800 m; počáteční stoupavost: 3,7 m/s; dolet: 1060 km

(GB)

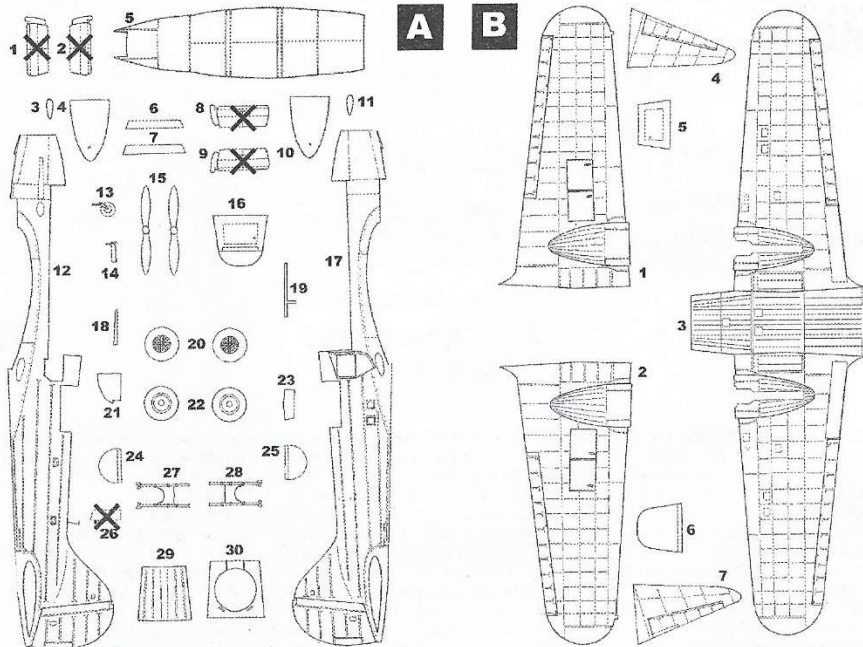
In 1933 Imperial Airways issued specifications calling for new long range two engined aircraft. Avro Company according to these specifications designed Type 652; two engined aircraft with fabric covered wooden wings in low-wing position, fuselage structure made of metal tubing mainly fabric covered, too. In 1934 the manufacture of two prototypes was ordered. The first one was test flown on January 7, 1935. It was the first aircraft from the long Anson series that was drawn out of production not until 1952.

In April 1934 Air Ministry issued specifications for new coastal anti-submarine patrol aircraft. It was addressed to several companies but also to Avro. The chosen designs were De Havilland DH-89M and Avro 652A. Both aircraft were derived from civilian version. Avro 652A was designed for crew of three with one fixed machine gun in nose and one flexible in dorsal turret. The bomb bay designed to carry anti-submarine bombs was located in center wing section. The first prototype of the military version took off on March 24, 1934. It showed excellent range, endurance and generally higher performances than DH-89M. Avro won the competition. The production machines were designated Anson Mk.I and were delivered to RAF from the beginning of 1935. Ansons were also exported to Australia, Finland, Ireland, Egypt and others. They were used by RAF for anti-submarine patrols. Since 1939-40 they were started to be replaced by Hudsons. During the war the main Ansons' main role was crew training. Considering Commonwealth the Ansons were standard aircraft for aerial training. Ansons were in dismantled state also delivered to Canada where it got several types of engines. According to the used engines the aircraft were designated Anson Mk.II and III. Some aircraft were also taken over by USAAF and designated them as AT-20. Later on a license production was started in Canada and further development. Newer Canadian versions got different fuselage with plywood skinning.

The unarmed transport Mk.X version was generally Mk.I version with strengthened fuselage floor. The last war versions Mk.XI and XII got heightened fuselage and the post war versions got new all metal wings.

Technical Data:

Wingspan: 17,20 m, Length: 12,90 m, Max. Speed: 300 km/h at 2 150 m, Ceiling: 5 800 m, Leading Climb Rate: 3,7 m/s, Max. Range: 1060 km



A B

POLYURETHAN PARTS (PUR)

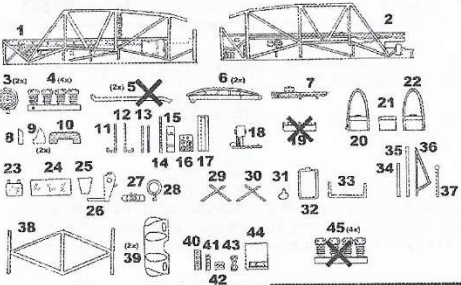


PHOTO-ETCHED PARTS (PP)

FILM (F)

CLEAR PARTS (CP)

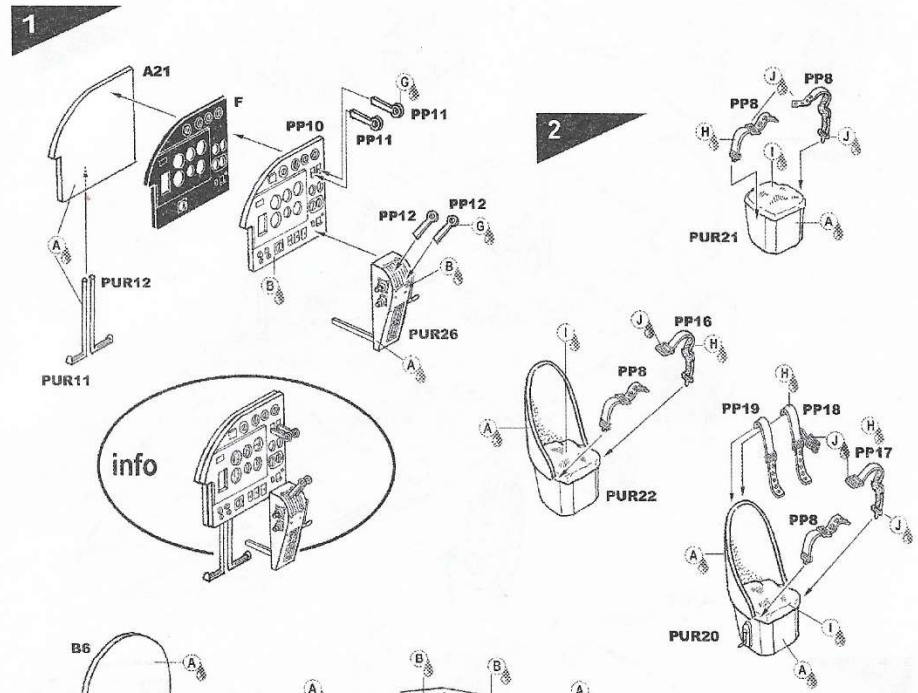


Barva GUNZE / GUNZE Colour No.

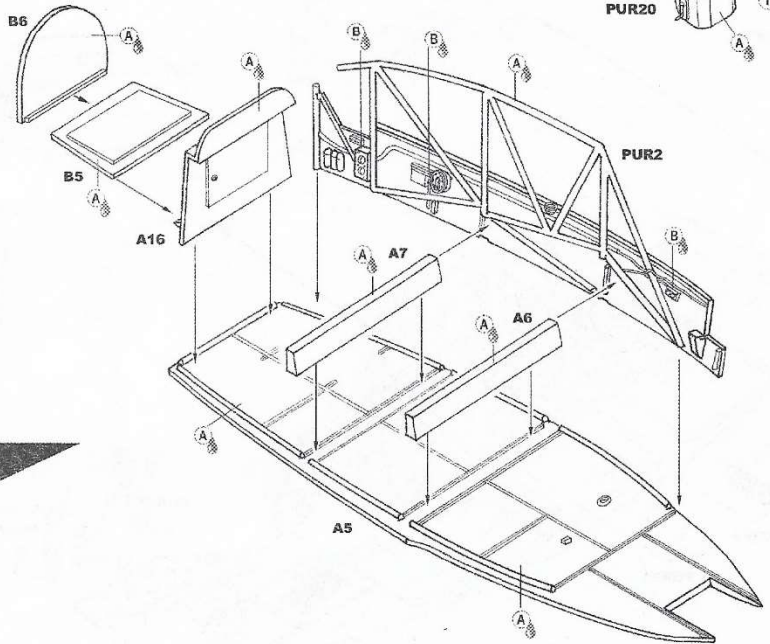
A	Inter.šedo-zelená/Interior Grey-Green	H364/C364
B	Černá/Black	H12/C33
C	Rezavá/Rust	H33
D	Hliníková/Silver Dope	H8/C8
E	Pneu. šeda/Tyre Black	H77/C137
F	Tmavý kov/Dark Iron	MC214
G	Hliník/Aluminium	MC218
H	Plátno/Linen	H85/C45
I	Kůže/Leather	H17/C29
J	Chromová/Chrome	159
K	Ocel. šeda/Steel Grey	H75/C25
L	Tmavá zelená/Dark Green	H73/C23
M	Cvičná žlutá/Tainer Yellow	H4/C4
N	Tmavá zemitá/Dark Earth	H72/C22



SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2

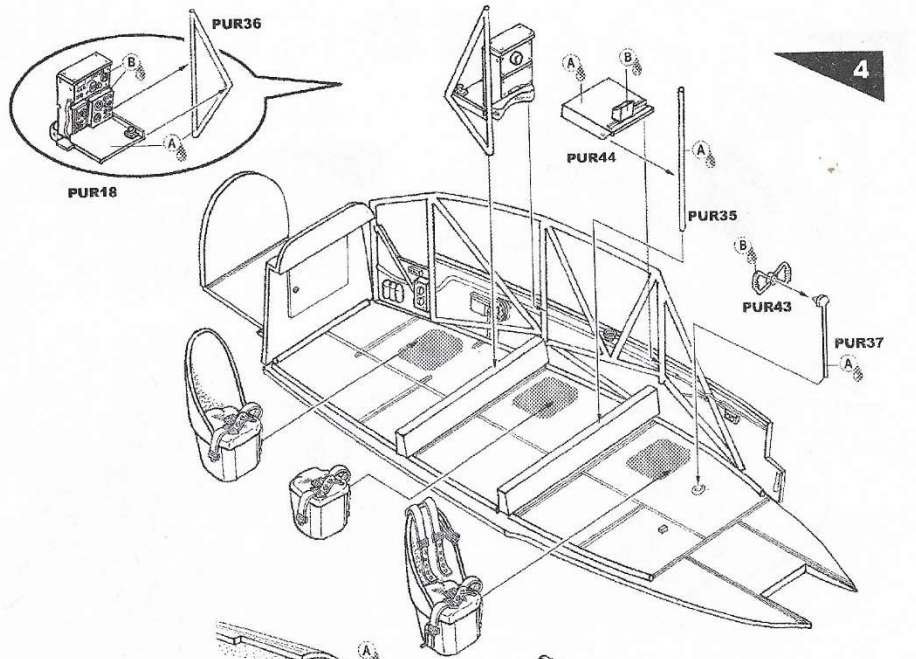


info

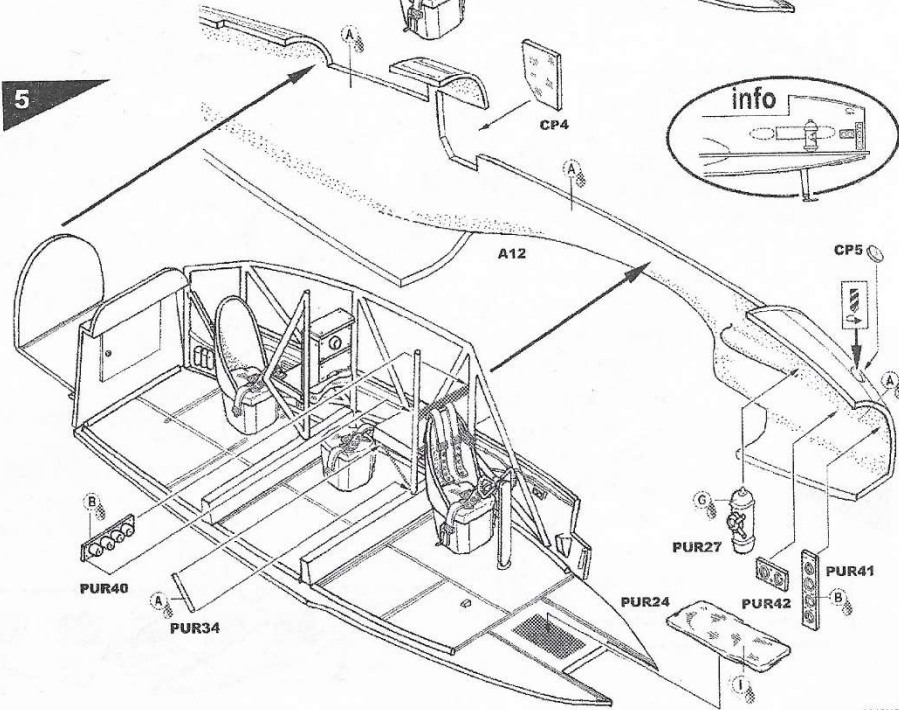


3

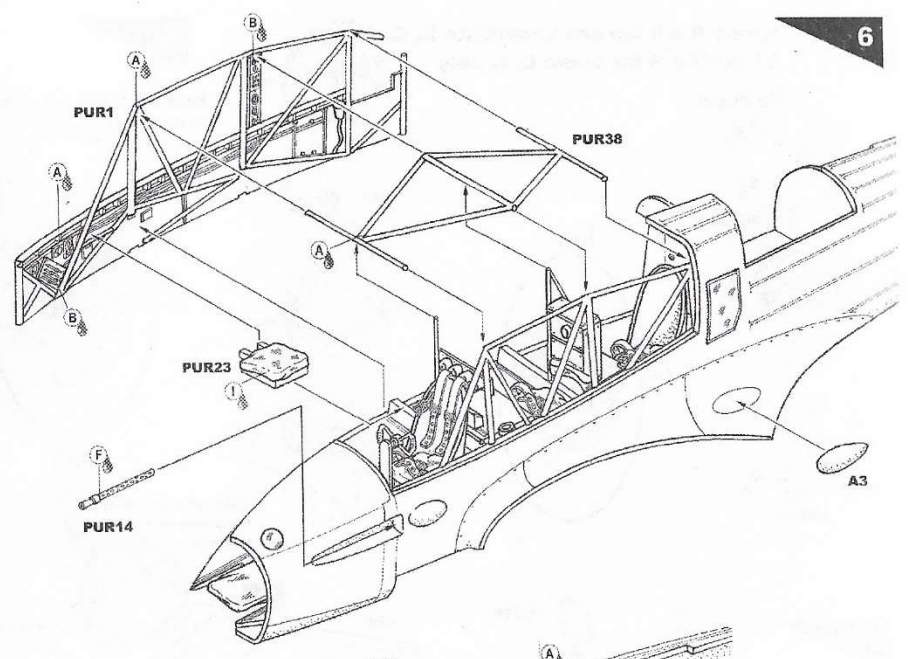
SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 3



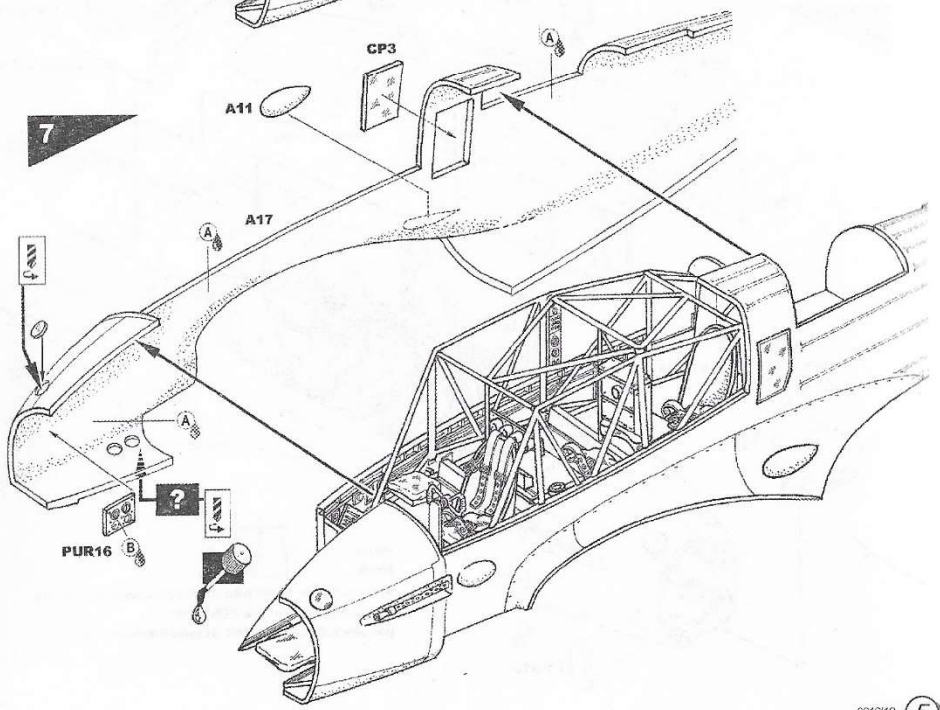
5



SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2013/10 ④



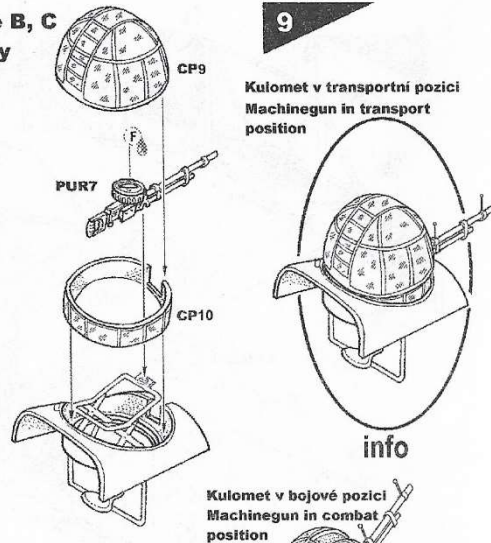
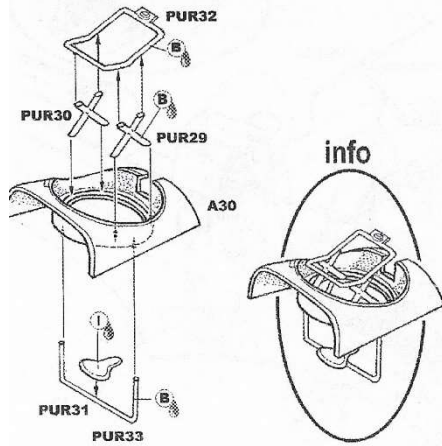
7



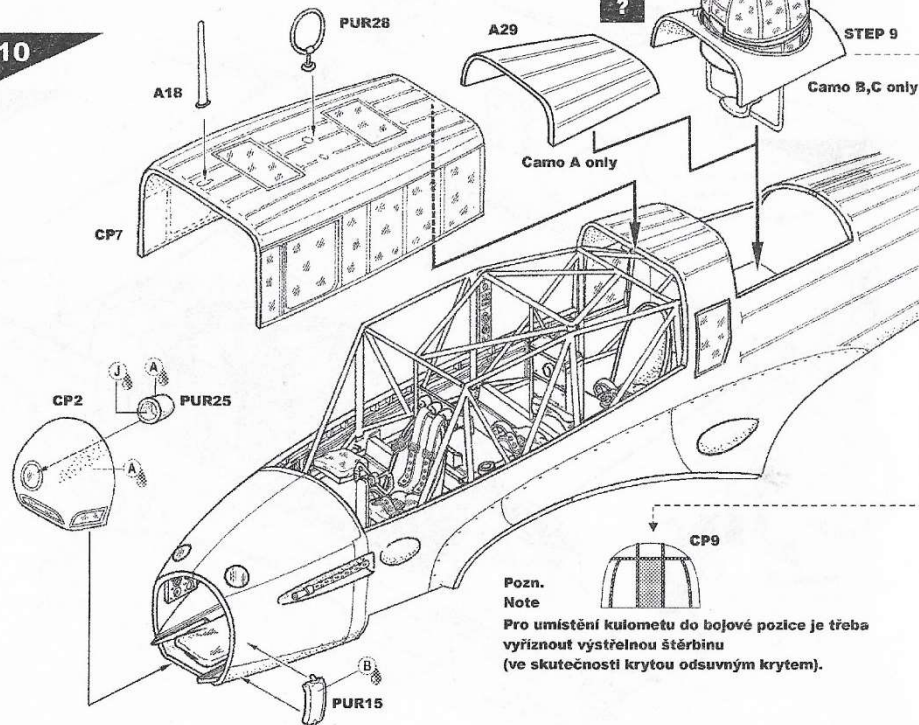
SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2013/10 ⑤

8

Kroky 8 a 9 jen pro kamufláže B, C
Steps 8 & 9 for camo B, C only



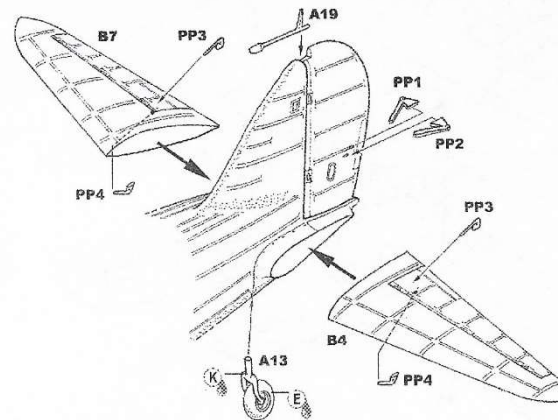
10



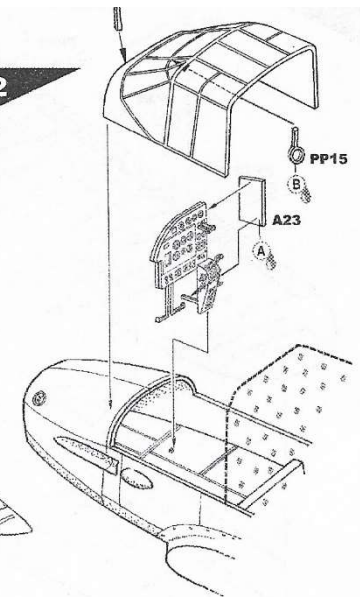
SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2010/10

6

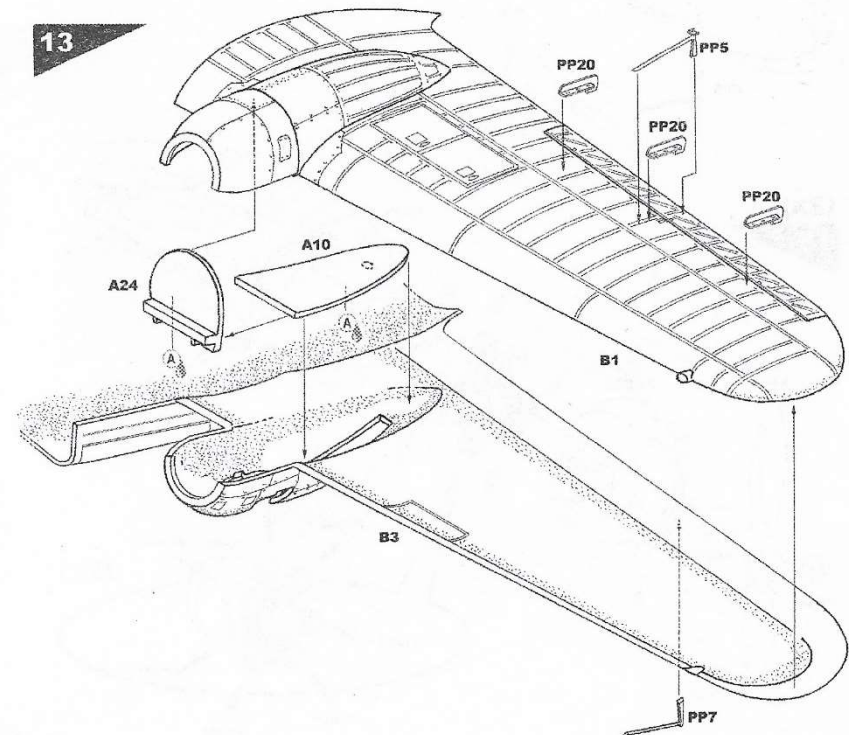
11



12



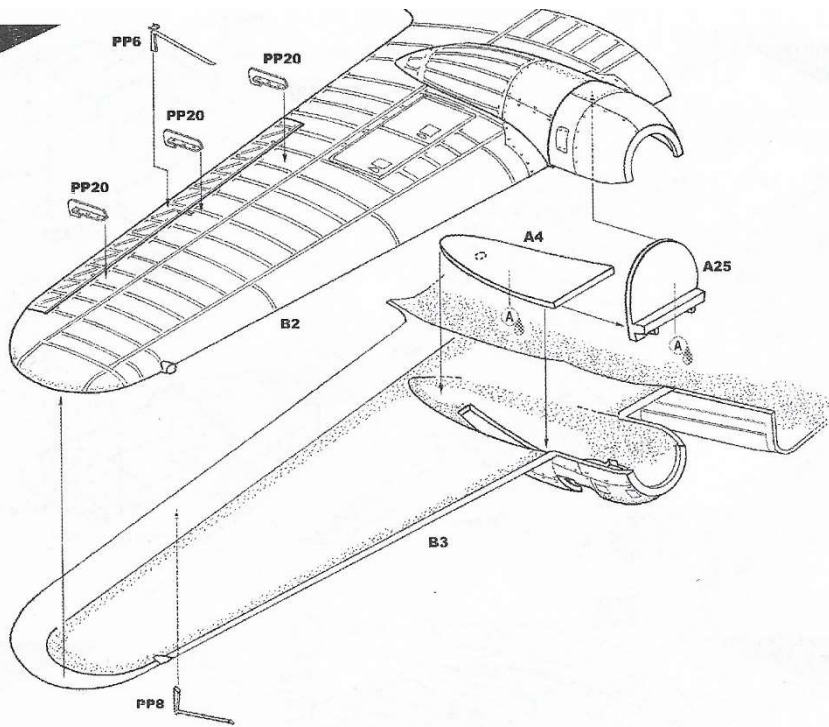
13



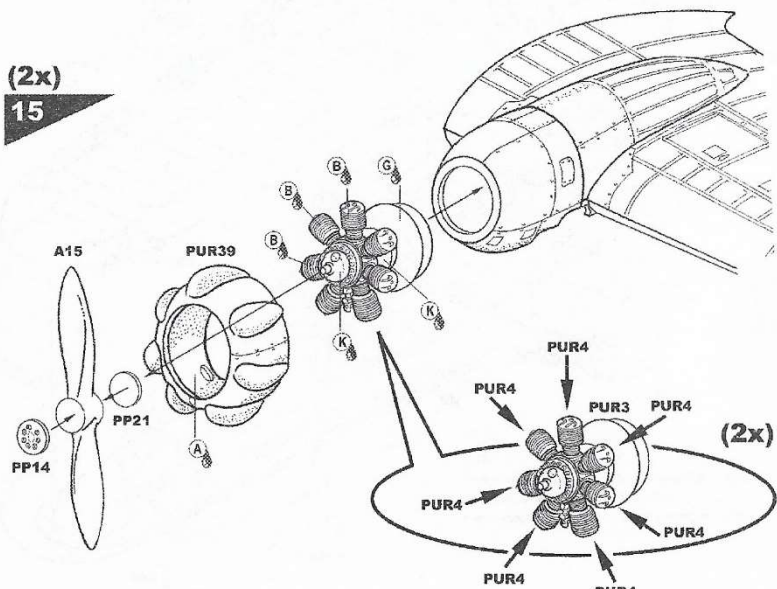
SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2010/10

7

14

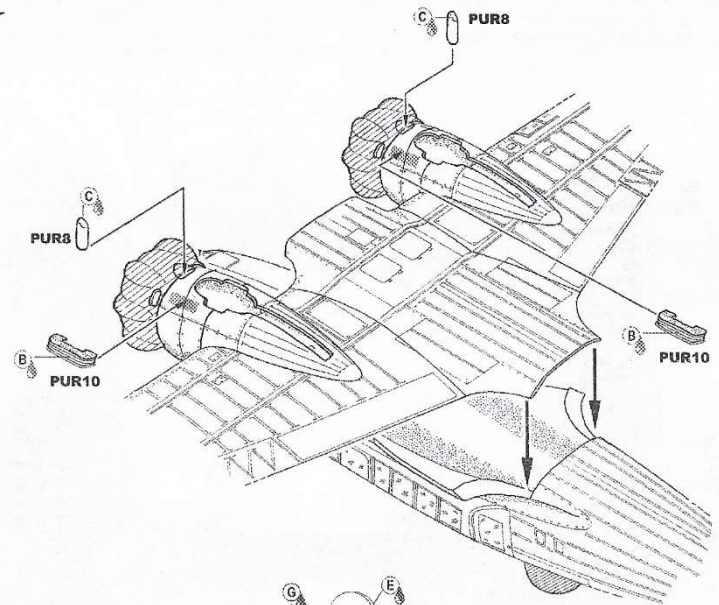


(2x)
15

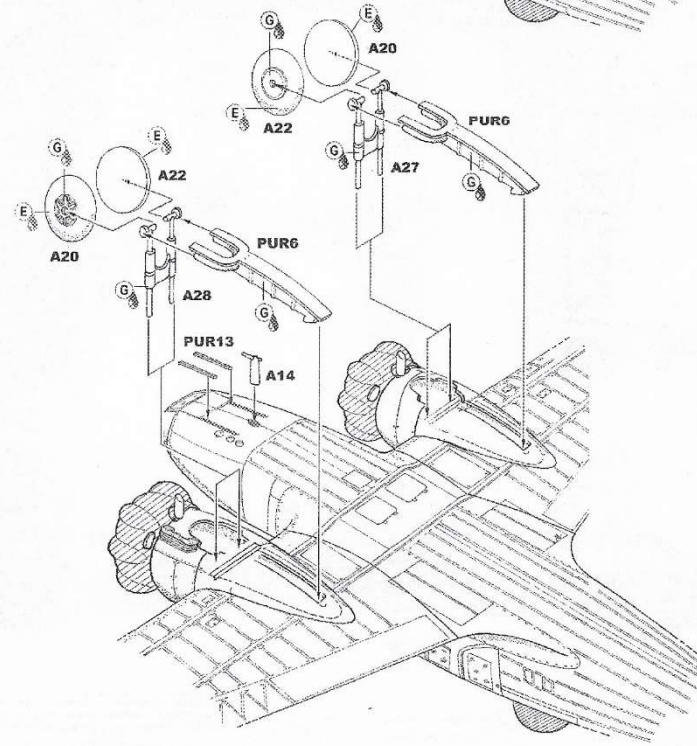


SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2010/10 8

16



17

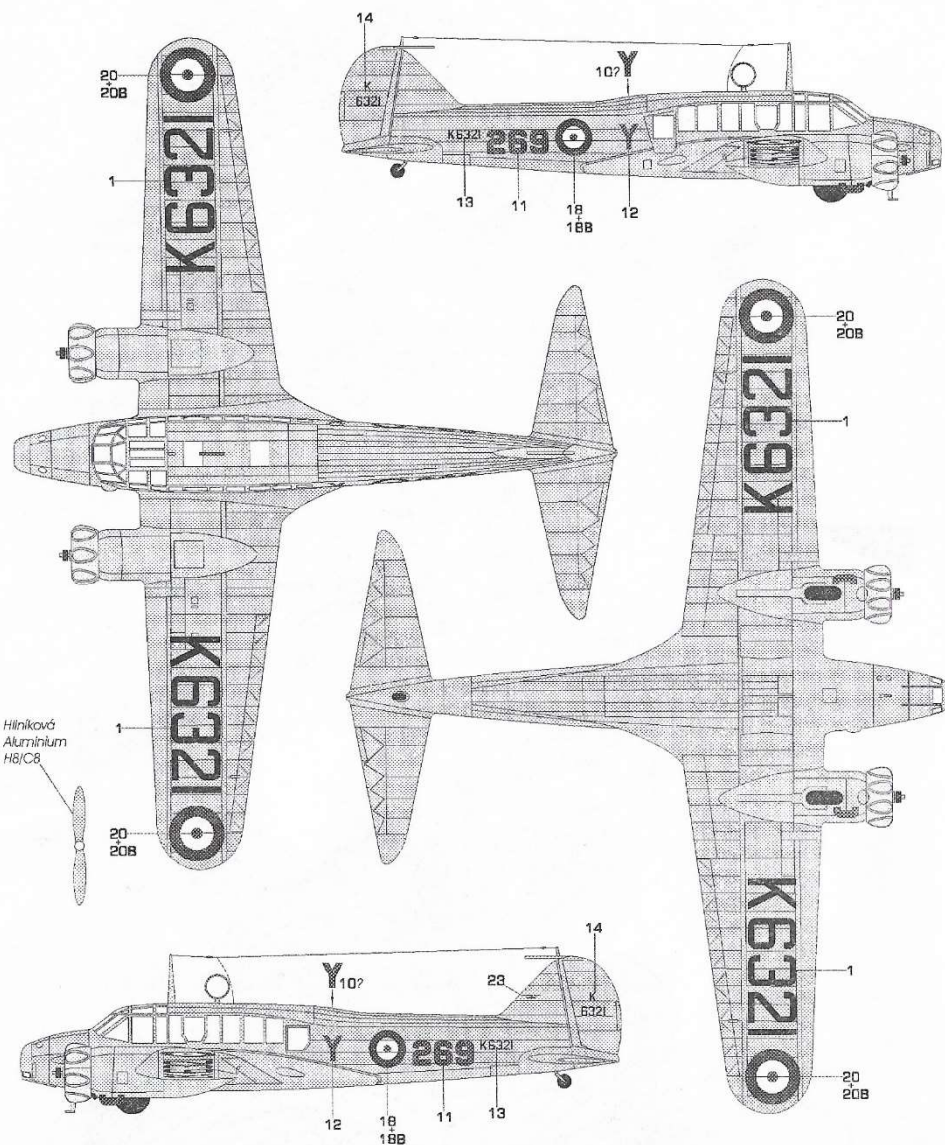


SH72212 Avro Anson Mk.I "Early Version" 2010/10 9

Avro Anson Mk.I, K6321Y, No. 269 Sq, RAF, základna RAF Bircham Newton, koniec roku 1936. Podklady uvádí u písmene Y černý lem, na fotografii tohoto stroje se ale písmeno jeví nelemované.

Avro Anson Mk.I, K6321Y, RAF No. 269 Squadron, RAF Bircham Newton airbase, end of 1936. The references states that the "Y" letter should have black rim but the photo of this machine reveals that the letter was most probably plain without any rim.

CAM. A



Hliníková Aluminium H8/C8

A Hliníková Aluminium (Silver Dope) H8/C8

B Stříbrný chrom Chrome Silver SM06

1) Kamoflážní schémata v barvách si můžete stáhnout z našich stránek www.cmkits.com



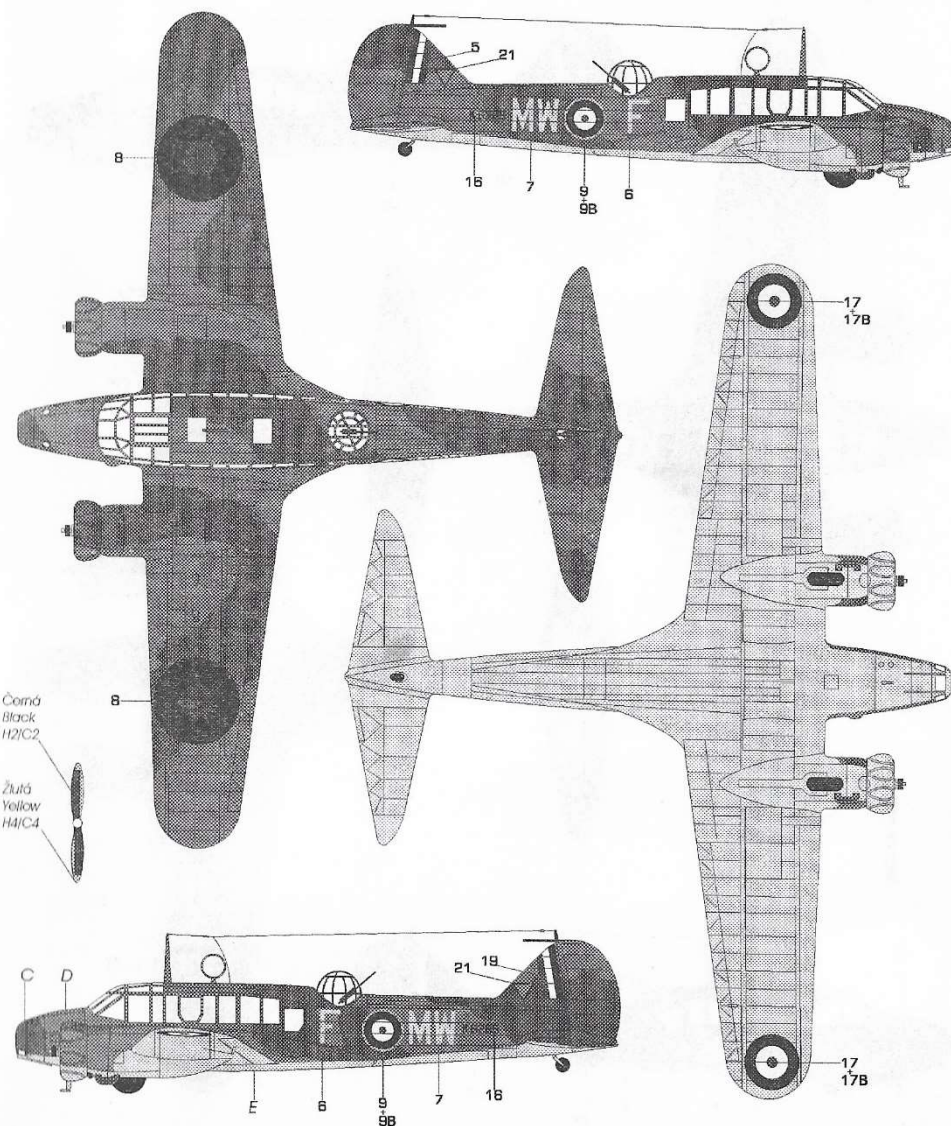
2019/09

SH72212 Avro Anson Mk. I

Avro Anson Mk.I, K6285/MW-F, No. 321 (Dutch) Sq, RAF, základna RAF Carew Cheriton, druhá polovina roku 1940. Holandský personál squadrony vyjádřil svou národní příslušnost malými holandskými znaky na kýlovce. Podklady se neshodnou v barvě spodních ploch. Uváděna je nástřik barvou Silver Dope (hliníková) nebo Sky Grey.

Avro Anson Mk.I, K6285/MW-F, RAF No. 321 (Dutch) Squadron, základna RAF Carew Cheriton airbase, second half of 1940. The Dutch personnel showed their nationality by painting small Dutch insignias on the fin. The references do not agree on the lower surface color. Either Silver Dope (aluminium) or Sky Grey colors are stated.

CAM. B



Corná Black H2/C2
Žlutá Yellow H4/C4

C Tmavá zelená Dark Green H73/C23

D Tmavá zemitá Dark Earth H72/C22

E Sříbrná Silver H8/C8

Nebeská modrá Sky Grey H332/C332



2019/09

SH72212 Avro Anson Mk. I