

ランカスターは、イギリス空軍の四発重爆撃機です。イギリス空軍省は1936年将来を見越した2種類の新爆撃機の仕様を作成しました。この仕様は、四発の重爆撃機、もう一つは双発の中型爆撃機でした。四発型の仕様はB.12/36と呼ばれショート社の設計によるスターリングが開発されました。双発中型爆撃機の仕様はP.13/36と呼ばれ、アプロ社とハンドレページ社に決定されました。アプロ社の機体はタイプ679と呼ばれ、搭載エンジンはロールス・ロイス社の新型24気筒X型バルチャーが選ばれました。タイプ679はマンチェスターと命名され1940年にロールアウト、部隊配備が開始されました。マンチェスターは1年半に渡って使用されましたが、エンジンやプロペラの具合が悪く思うような運用が出来ませんでした。このためマンチェスターのエンジンをロールス・ロイスのマーリンXに換装、エンジン自体の出力不足を補うために双発から四発に変更されました。マンチェスターIIIと呼ばれた機体は、後の傑作機ランカスターの原型となりました。1941年ランカスターとしての原型1号機の試験飛行が開始され、大成功を収めました。原型の2号機は量産原型機で1941年5月13日に初飛行、それまでのマンチェスターIIIの生産計画は全てランカスターに変更されました。初期生産型のランカスターIIは、マーリンXXエンジンが搭載されましたが生産が進むにつれ、マーリン22、マーリン24へと向上していきました。時代背景から大量の発注を受けたランカスターは、マーリンエンジンの供給が滞ることを想定しブリストル・ハーキュリーズ空冷星形18気筒エンジンを装備するMk.IIの計画をMk.Iの生産開始時期から行っていました。後にアメリカの参戦によりライセンス生産されたパッカード社製のマーリンエンジンが大量に入手出来るようになりMk.IIの生産は300機で終了しました。このアメリカのパッカード社製マーリンエンジンを搭載した機体はMk.IIIと呼ばれました。ランカスターの胴体には、背部と腹部にそれぞれ銃座が取

り付けられるようになっていましたが後に腹部の銃座は廃止され、3基のフレイザー・ナッシュ油圧式旋回銃座が前部、背部、尾部に取り付けられ、それぞれに7.7mmブローニング機銃が取り付けられました。爆弾倉は全長10.05mと非常に大きく、当時世界最大の爆弾、22,000lb(10t)のグランドスラムが搭載可能でした。第2次世界大戦が勃発した直後、英国最大の総合兵器メーカーヴィッカーズ社のウォリス博士はドイツ最大の工業地帯ルール地方の電力を供給するダム群の爆撃破壊を提案しました。1942年12月この作戦に使用するアップキープの実用テストが成功しました。この爆弾はドラム缶の格好をした爆弾に約3トンの爆薬を詰め、進行方向とは逆の回転を与え水面を跳躍しながらダムの胸壁に当たりその位置で沈み水深9メートルで爆発させダムを破壊するというものでした。この爆弾を搭載するランカスター B MK.IIIはこの特殊爆弾アップキープの搭載を行うため胴体下面が大きくえぐられた形状に改修されました。高度18メートルを正確に維持しながら飛行するために2基のサーチライトを使った高度測定装置も組み込まれていました。1943年5月13日満月の真夜中第617飛行隊の19機のランカスター B MK.III改造型はドイツの2箇所の大型ダムの破壊に成功しましたが味方の損失も8機と甚大なものになってしまいました。しかし作戦後617飛行隊は指揮をした飛行隊長ギブソン中佐と共にダムバスターズとして一躍有名になりました

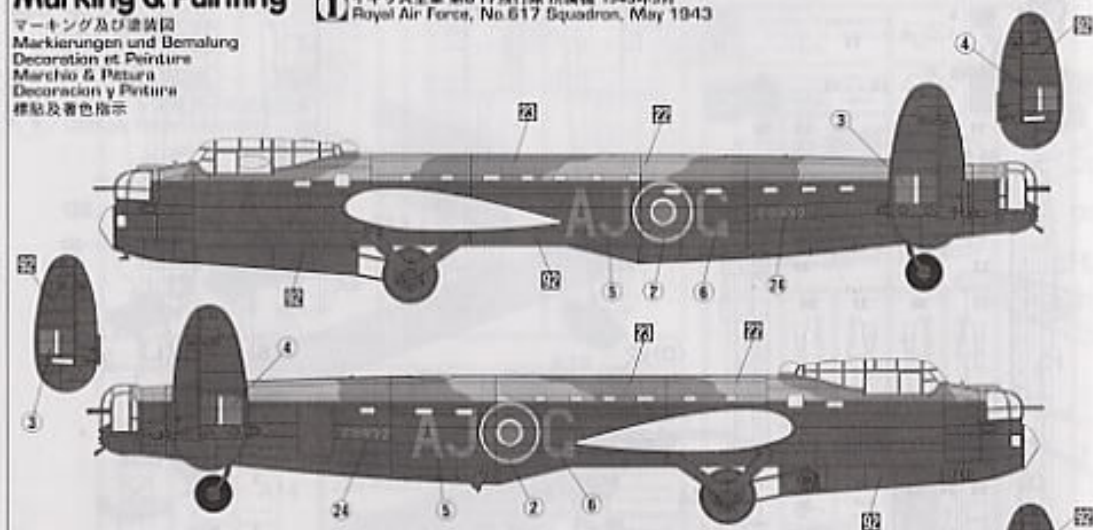
データ(Mk.IIIスペシャル) 乗員：6名、全幅：31.09m、全長：21.18m、全高：6.25m、発動機：ロールス・ロイス・マーリン24x4、出力1,640馬力x4、速度：462km/h/ 15,000ft、航続距離：4,571km/ アップキープ爆弾搭載時、固定武装：7.7mmブローニング機銃 x7、初飛行(Mk.III量産原型機)：1942年8月15日

4	H 4	イエロー(黄)	YELLOW
8	H 8	シルバー(銀)	SILVER
22	H 72	ダークアース	DARK EARTH
23	H 73	ダークグリーン(2)	DARK GREEN (2)
28	H 18	黒鉄色	STEEL
33	H 12	つや消しブラック	FLAT BLACK
92		セミグロスブラック	SEMI GROSS BLACK
137	H 77	タイヤブラック	TIRE BLACK
364		BS283エアクラフトグレーグリーン	BS283 AIRCRAFT GRAY GREEN

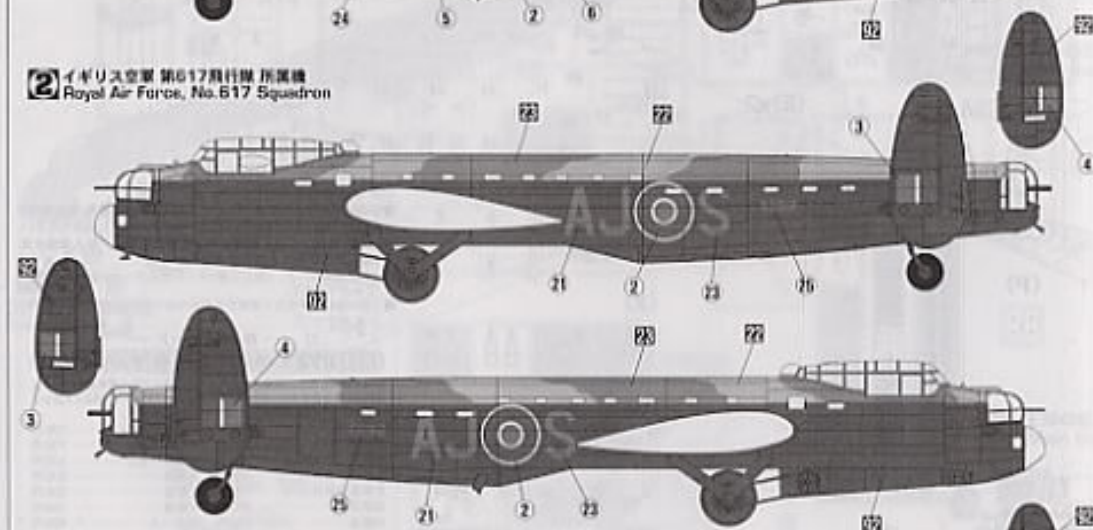
Marking & Painting

1 イギリス空軍 第617飛行隊 西風機 1943年5月
Royal Air Force, No.617 Squadron, May 1943

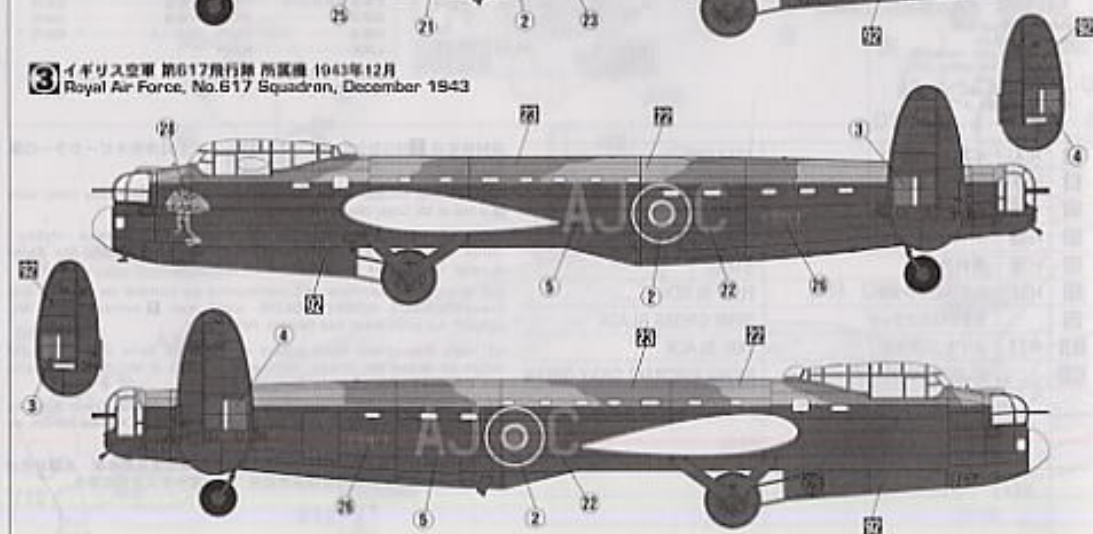
マーキング及び塗装図
Markierungen und Bemalung
Decoration et Peinture
Marchio & Pittura
Decoración y Pintura
標記及着色指示



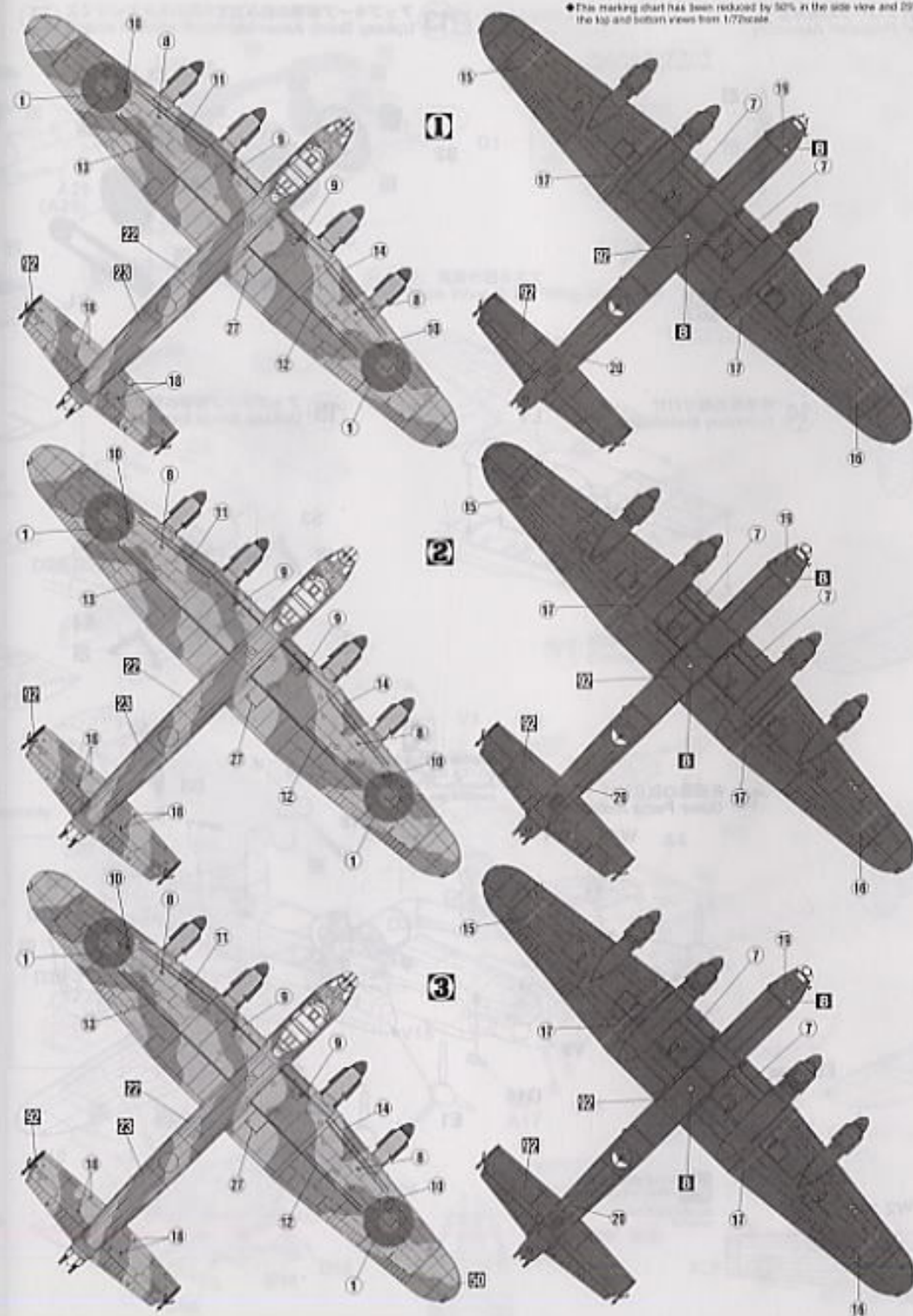
2 イギリス空軍 第617飛行隊 西風機
Royal Air Force, No.617 Squadron



3 イギリス空軍 第617飛行隊 西風機 1943年12月
Royal Air Force, No.617 Squadron, December 1943



●この塗装図は1/72スケールを、側面50%、上下面25%に縮小してあります。
●This marking chart has been reduced by 50% in the side view and 25% in the top and bottom views from 1/72scale.



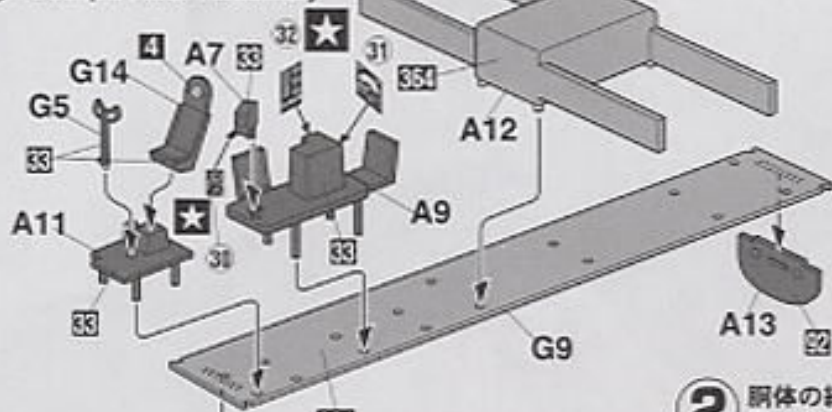
x2 2組つくってください。
2 SETS NEEDED
WIRD DOPELT BENÖTIGT
DEUX SETS NÉCESSAIRES
NECESSARIE 2 SERIE
SE NECESITAN DOS PIEZAS
兩套的製作二組

どちらかを選んでください。
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
FACULTATIF
FACOLTATIVO
OPCIONAL
可以選擇使用

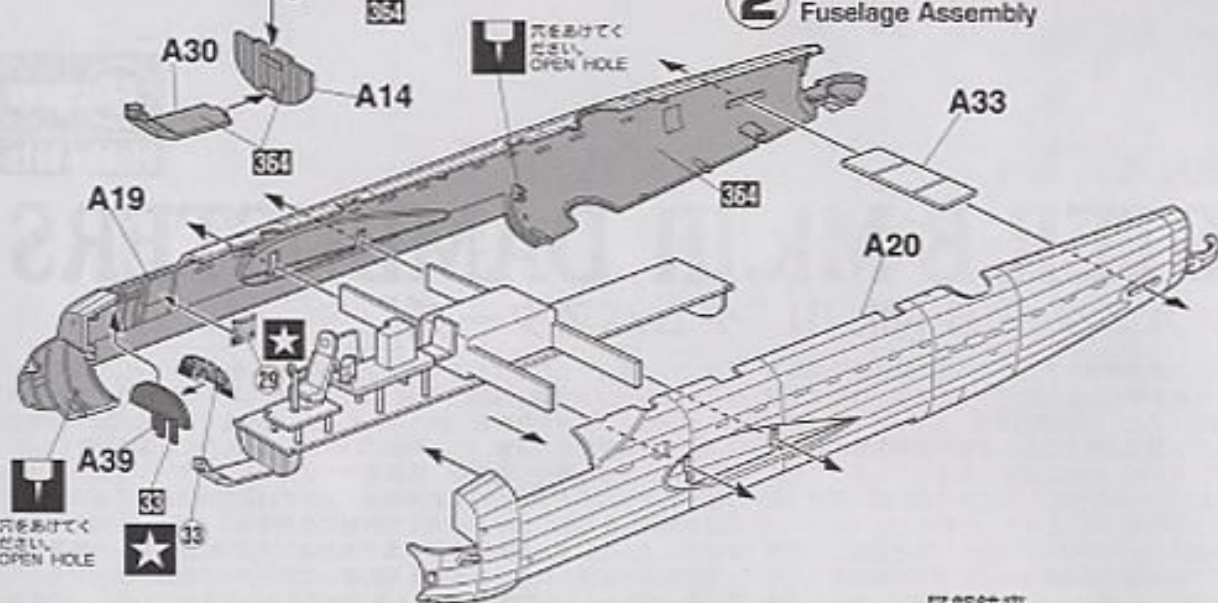
切り取ってください。
REMOVE
ENTFERNEN
RETRIER
SEPARARE
CORTAR
切取

1 塗装図の番号です。
PAINTING SCHEME NUMBER
LACKERSCHEMANUMMER
NUMEROS DE LA LISTE DE PEINTURES
NUMERO DELLO SCHEMA DI VERNICIATURA
PINTAR ESQUEMA NUMERO
塗装図番号の號碼

1 コックピットフロアの組み立て
Cockpit Floor Assembly



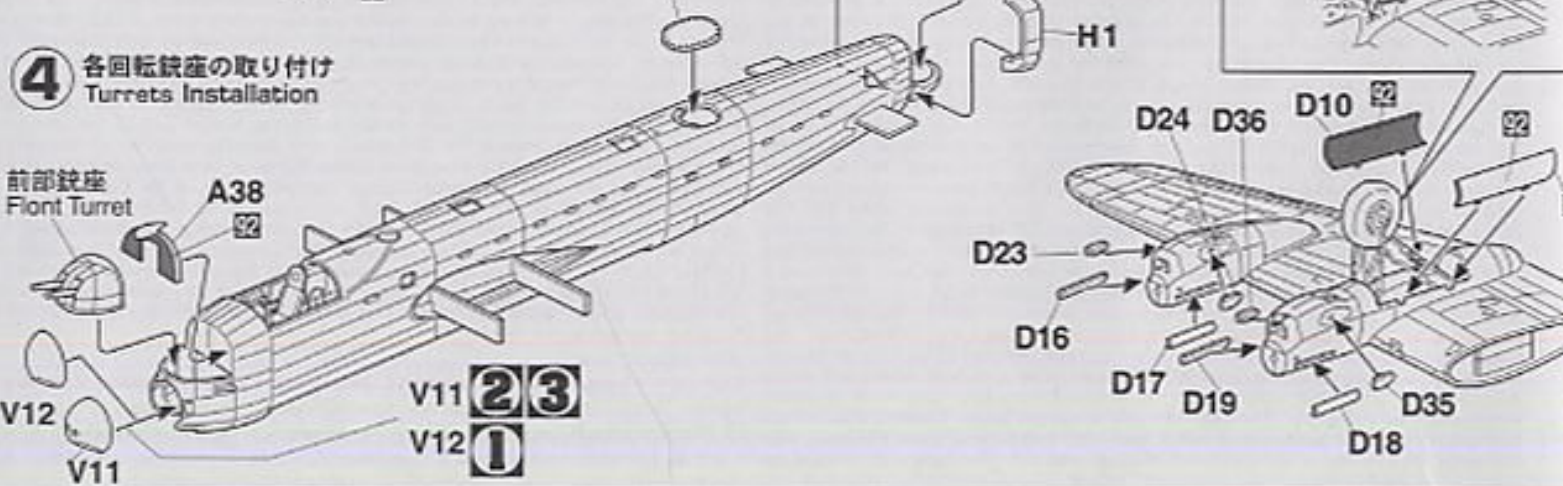
2 胴体の組み立て
Fuselage Assembly



3 各回転銃座の組み立て
Turrets Assembly



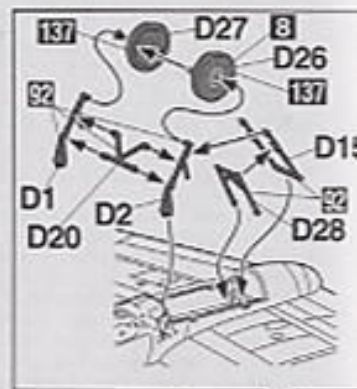
4 各回転銃座の取り付け
Turrets Installation



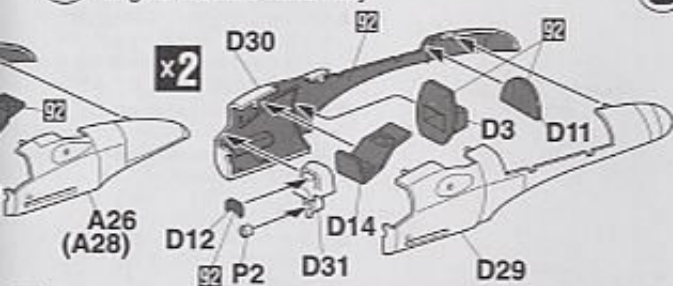
7 エンジンセルの取り付け
Engine Nacelle Installation



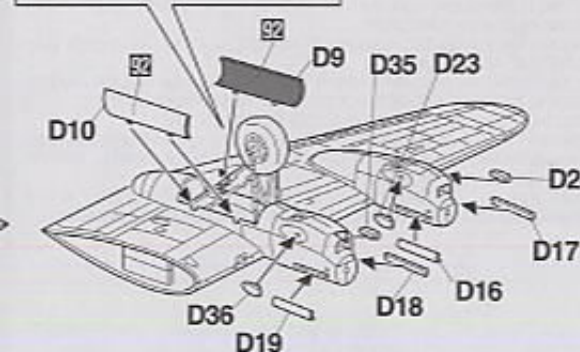
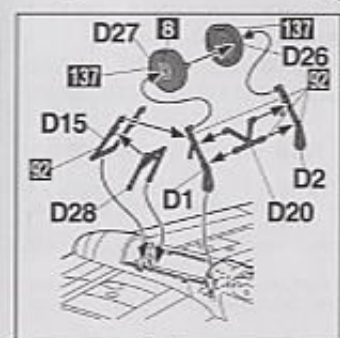
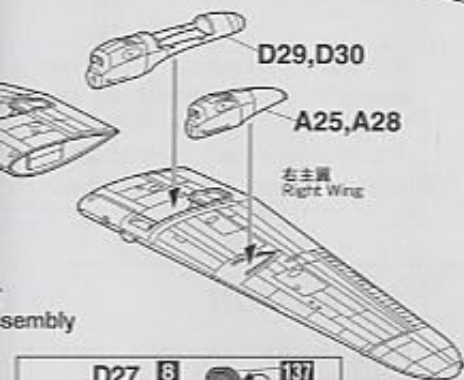
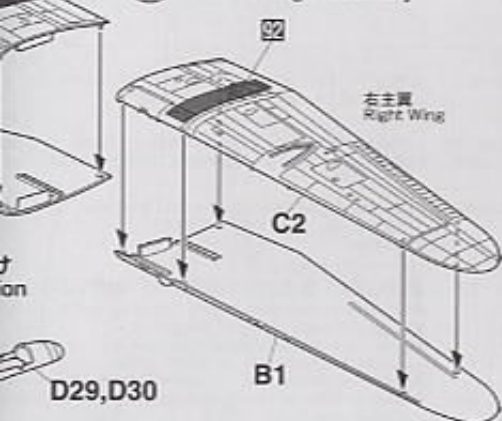
8 主脚の組み立て
Main Gear Assembly



5 エンジンナセルの組み立て
Engine Nacelle Assembly



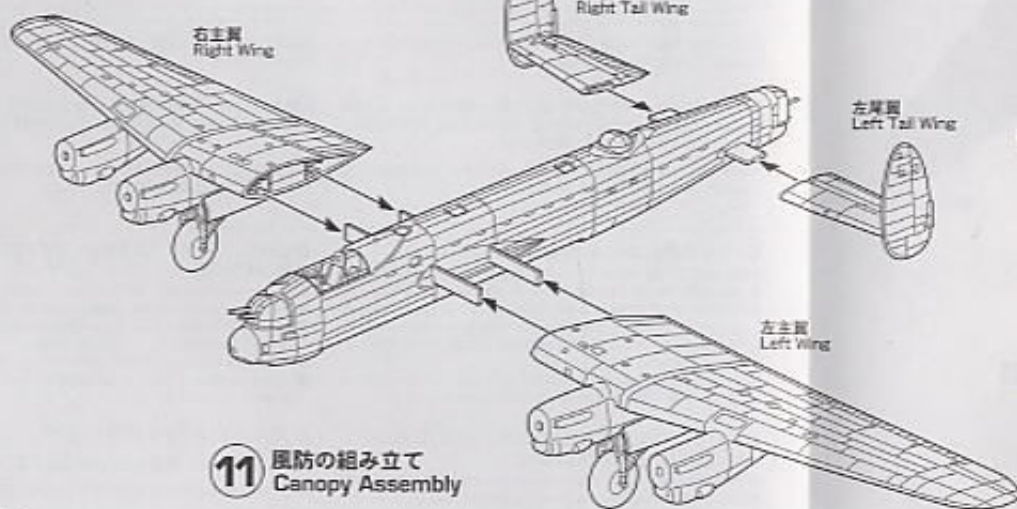
6 主翼の組み立て
Main Wing Assembly



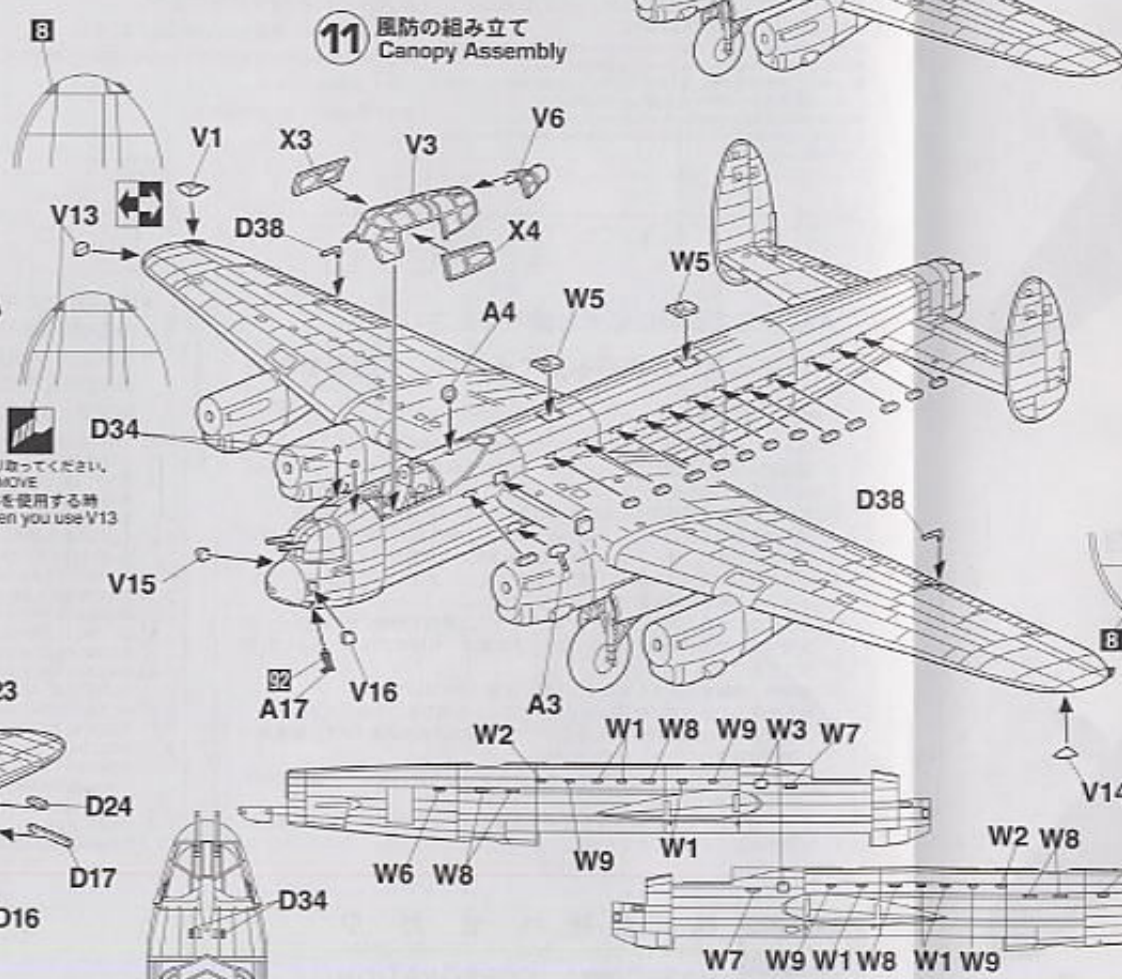
9 尾翼の組み立て
Tail Wing Assembly



10 主、尾翼の組み立て
Main Wing & Tail Wing Assembly



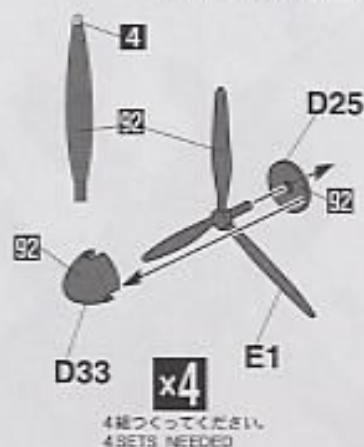
11 機防の組み立て
Canopy Assembly



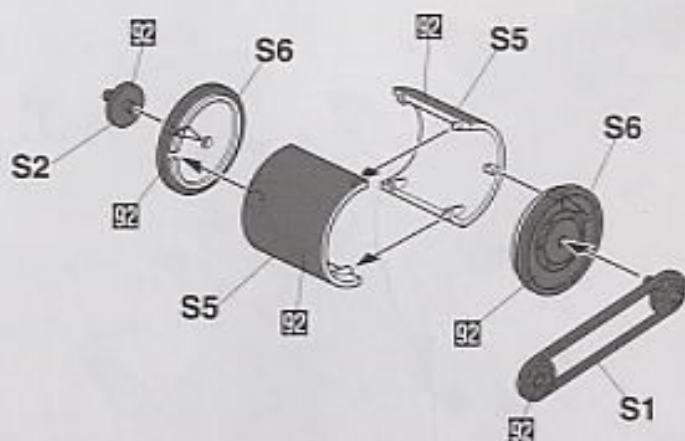
12 プロペラの
Propeller A

12 プロペラの組み立て
Propeller Assembly

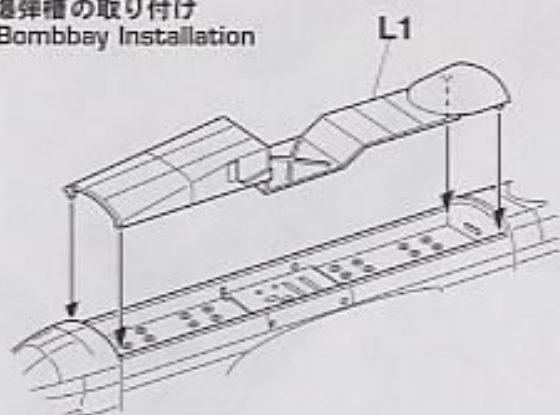
デハビランド D.H. 5/40
de Havilland D.H. 5/40



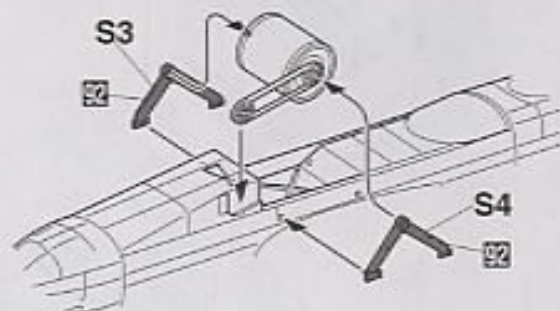
13 アップキープ爆弾の組み立て
Upkeep Bomb Assembly



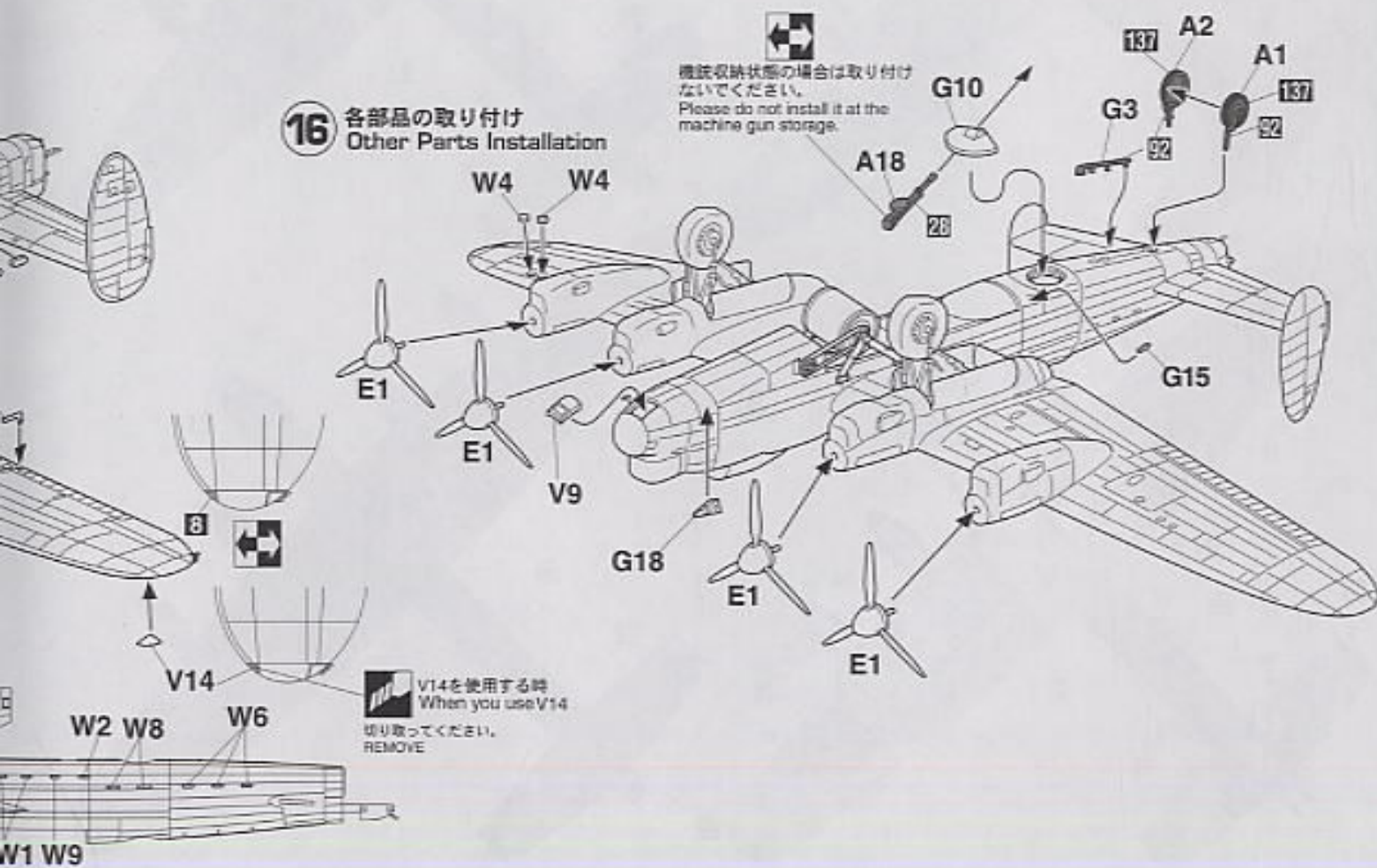
14 爆弾槽の取り付け
Bombbay Installation

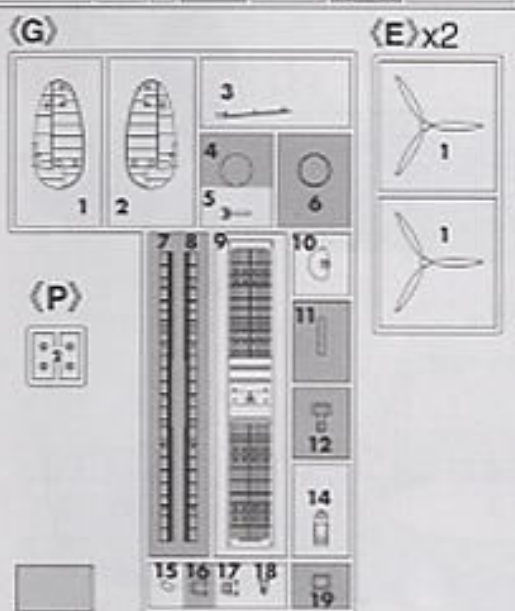
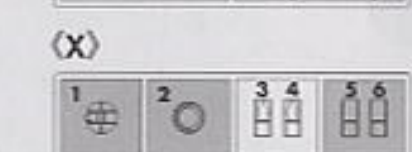
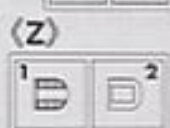
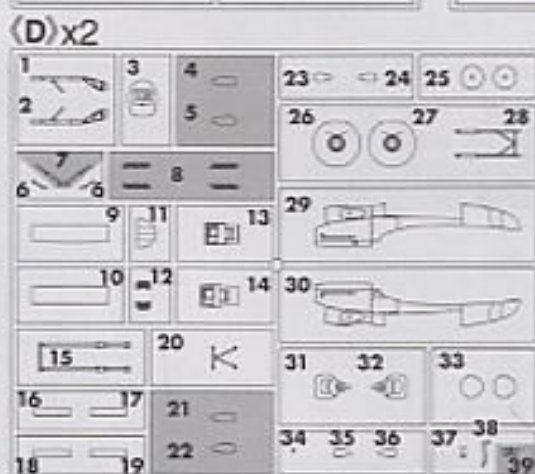
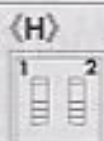
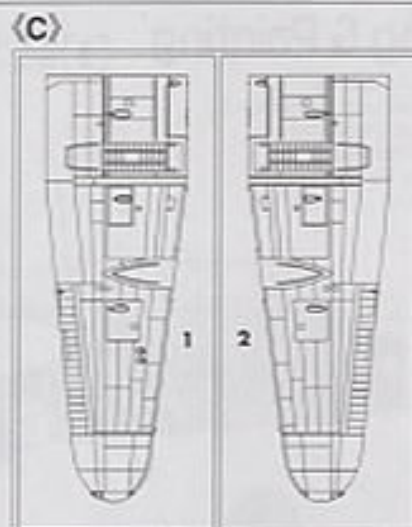
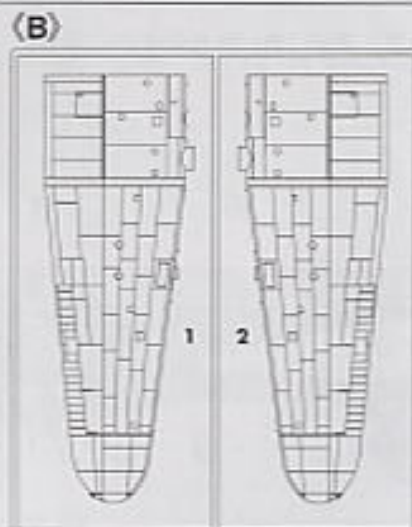
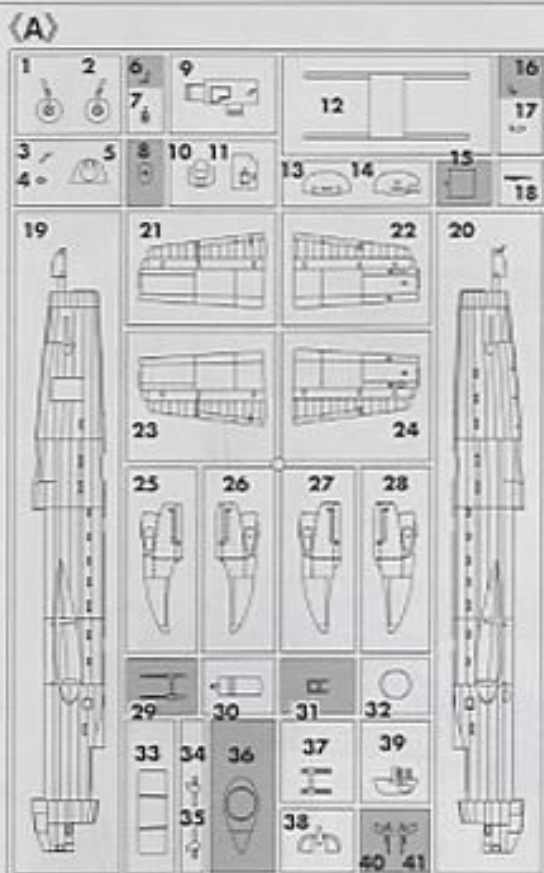


15 アップキープ爆弾の取り付け
Upkeep Bomb Installation



16 各部分の取り付け
Other Parts Installation





この部品は使用しません。
 Parts not for use.
 Teile werden nicht verwendet.
 Pièces à ne pas utiliser.
 Partes para no usar.
 不需裝使用的零件

For Japanese use only.
 ■部品請求をなさる方は、あなたの氏名、住所、郵便番号、電話番号を1字づつはっきり書いて、下のカードと共に申し込みたい。
 ※ハセガワは、ご本人の同意がある場合を除き、個人情報を第三者に開示することはありません。
 ●「部品請求カード」1枚につき1キット分のパーツの請求を受けることができます。
 ●下記の価格は予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。

— 部品請求カード —

E24 I:72 ランカスター B Mk III "ダムバスターズ"

部品を紛失したり、破損された方は、このカードの必要部品を○でかき込み代金を現金書留または郵便小切手で当社サービス係までお申し送りください。(1,000円以下の部品請求には、切手で代用できます。)

A部品	1000円	S部品	700円
B部品	800円	V部品	700円
C部品	800円	W部品(1枚分)	500円
D部品(1枚分)	800円	X部品	500円
E部品(1枚分)	500円	Z部品	500円
G部品	800円	P部品	350円
H部品	500円	デカール	800円
L部品	600円		

0511

ART No E24

The Avro Lancaster was a four-engined heavy bomber of the Royal Air Force. In 1936, the RAF was authorized to develop two new types of bomber, with one to be a four-engined heavy bomber, and the other, a twin-engined medium bomber. The project for the four-engined type (Project B.12/36) was awarded to the Short company, and the resulting aircraft was the Stirling. Project P.13/36, for the twin-engined type, was given to the Avro and Handley-Page companies. The Avro prototype, known as Type 679, was powered by newly-designed Rolls-Royce Vulture 24-cylinder X-type engines. Known as the Manchester in its production configuration, the type was issued to line squadrons beginning in 1940. The Manchester was used for only about a year and a half of disappointing line service, during which it was plagued with engine and propeller problems. But Avro engineers made one more to save the design by upgrading the engine configuration to four of the more powerful Rolls-Royce Merlin X-type powerplants. At first known as the Manchester III, the type later was to go on to aviation glory as the Lancaster. The prototype made its maiden flight in 1941 to instant acclaim. The second prototype made its maiden flight on May 13, 1941, with results good enough to convince the RAF to go with the Lancaster configuration as the mass production model. The first production Lancaster I aircraft were powered by Merlin XX-type engines, but these were upgraded to Merlin 22, then Merlin 24 in subsequent production runs. Foreseeing holdups in available Merlin engines in upcoming production runs, Avro designers developed a Lancaster II model powered by Bristol Hercules 18-cylinder radial engines. However, America's entry into the war meant a huge new source of Merlins through licensed production by the Packard company, so the Lancaster II design was shelved, with total production of the type reaching only 300 aircraft. Aircraft powered by the Packard Merlins were given the designation Lancaster III. Originally fitted with both ventral and dorsal defensive gun turrets, the ventral turret was dropped from later Lancasters to reduce weight and wind resistance. The final defensive armament layout was three Fraser-Nash hydraulically powered turrets armed with 7.7mm (.303 cal) Browning machine guns, with one turret each in the nose, upper mid fuselage and tail. The Lancaster featured an

enormous 10.05m long bomb bay, making the aircraft capable of carrying what was at the time the world's largest bomb, the 22,000lb (10t) "Grand Slam".

Immediately after the outbreak of World War Two, Professor Barnes Wallis of Vickers, Ltd, Great Britain's largest weapons manufacturer, proposed the bombing of the large dams in the German Ruhr region that provided much of the electricity used to power Germany's war machine. The special water-skipping, drumshaped bomb -- code-named Upkeep -- that was to be used for the mission was successfully tested in December 1942. Housed inside the weapon's drum-shaped canister was three tons of high explosive. Just before being dropped, the Upkeep was mechanically given a high-RPM backspin that would afford it its unique water-skipping properties and, more importantly, cause it, after making contact with the target, to plunge below the water, hugging the wall of the dam before exploding approximately nine meters below the water's surface for maximum destructive effect. Lancaster B Mk.III bombers were specially modified for this special "Dambusting" mission, and the most recognizable feature of these converted aircraft was the large cutout section in the ventral fuselage necessary to deploy the Upkeep bomb. In order to maintain the precise attitude of 18 meters needed for the Upkeep to function properly, these Lancasters were also fitted with twin searchlights positioned at an angle to reflect off the water's surface and give crewmembers a simple but very reliable altimeter. On May 13, 1943, in the dead of night and under a full moon, 19 converted Lancaster B Mk.IIIs of 617 Squadron destroyed two major German dams at the cost of eight Lancasters lost in action, making Wing Commander Guy Gibson and the surviving members of 617 Squadron national heroes overnight.

(Data)[Mk.III Special]

Crew: six; wingspan: 31.09m; length: 21.18m; height: 6.25m; powerplant: Rolls-Royce Merlin XX/22/24 x 4 (rated at 1,640HP each); max speed: 462km/h @ 15,000ft;operational range (with Upkeep bombload): 4,571km; main armament: 7.7mm (.303cal) Browning machine guns x 7; maiden flight (Mk.III production prototype): Aug