

B-18 Bolo "War Service"

GB

According to 1934 specifications issued by USAAC High command B-18 Bolo was designed. From the several projects that entered the competition, USAAC chose twin engine bomber DB-1 proposed by Douglas and subsequently ordered production of 133 machines under designation B-18. The four engine Boeing model 299 (the future B-17) that offered higher performances but for higher cost was ordered only in trial series of 13 machines.

During the depths of Great Depression and due to the restrictive military budget the price of B-18 counted in its favour. The DB-1 design was derived from the design of the famous civil Dc-2 aircraft.

Unlike Dc-2, the DB-1 was mid-wing design with bomb bay located in the fuselage under the wing's cross section and defensive armament consisting of three 7.65 mm machine guns located in manually operated nose and dorsal turrets and one in ventral hatch. Except of the initial batch later on, additional machines were ordered under designation B-18A. These new machines featured new, picked nose. In total 350 B-18s were ordered but only 312 machines were produced. The remaining 38 machines were shifted to the new B-23 Dragon production. B-23 was developed from B-18. B-18 then became the most widely used US bomber of the pre war era. Bolo was stationed in continental USA so at Hawaii and Philippines. In 1940 twenty machines were delivered to Canadian Air Force that designated them Digby Mk.I. Even though the tabular performances of B-18 corresponded with those of Heinkel He 111, in 1941 it was already obsolete. During the Japanese attack on Pearl Harbour all of the B-18s stationed there were destroyed. Similar fate met the machines in the Philippines and only two machines were evacuated to Australia. Since Bolo was no more suitable for bomber role, since 1942 USAAF deployed them for anti-submarines patrols. For these patrols were initially used common B-18s and B-18As, later on modified B-18B version. The anti-submarine version B-18B was equipped with nose mounted radar (some of them even carried Magnetic Anomaly Detector System in the long tubular in the rear behind the tail planes). B-18 flew the anti-submarine patrols until the end of 1943 from USA, Caribbean and Panama bases. The remaining machines were used for training and transport purposes (designated UC-67) even in 1945. Canadian Digbys served in frontline until 1943 and then they were transferred to training and military transport units. Both US B-18s and Canadian Digbys managed to sink at least one submarine each.

Technical Data:

Wing Span: 27.30 m, Length: 17.28 m, Max. Speed B-18 / B-18A: 349 kmh / 347 kmh, Service Ceiling B-18 / B-18A: 7,381 m / 7,289 m, Range: 1,931 km with 1,816 kg bomb load.

CZ

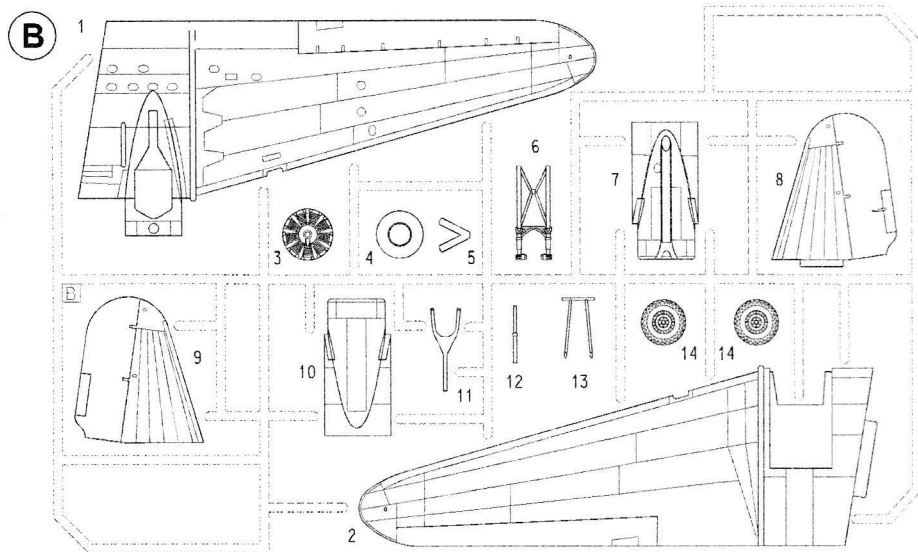
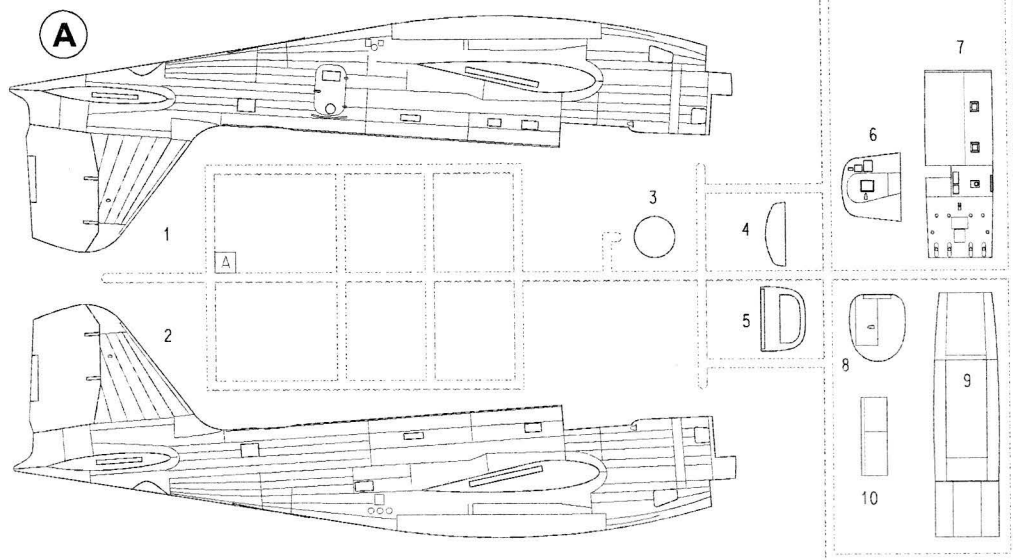
B-18 Bolo byl zkonstruován na základě specifikací vypsanych velením armádního letectva v roce 1934. To v soutěži vybralo z několika projektů k sériové výrobě návrh dvoumotorového bombardéru DB-1 firmy Douglas a objednalo 133 kusů pod označením B-18. Čtyřmotorový model 299 firmy Boeing (budoucí B-17), který nabízel podstatně vyšší výkony, ovšem za vyšší cenu byl objednan pouze v ověřovací sérii 13 kusů.

Restriktivní vojenský rozpočet USA, které se zotavovaly z celosvětové finanční krize, dal přednost nižší ceně. Návrh DB-1 přitom vyšel z konstrukce civilního, velmi úspěšného Dc-2.

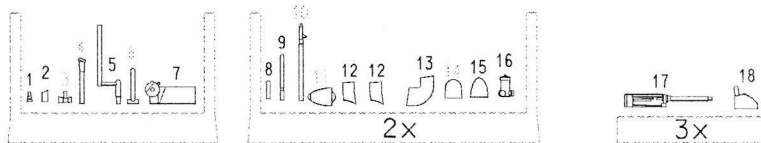
Proti civilnímu Dc-2 byl ale DB-1 středoplošník s pumovnicí pod křídlem a obranou výzbrojí tří kulometů ráže 7,65 mm umístěných v příďové a hřbetní věži a ve střelišti pod trupem. Kromě první objednávky byly později doobjednány další stroje označené B-18A. Ty se lišily novou zahrocenou příď. Celková výše objednávek B-18 nakonec dosáhla 350 kusů, ale vyrobeno bylo jen 312 kusů. Zbýlých objednaných 38 kusů bylo převedeno na výrobu nového typu B-23 Dragon, který z B-18 vycházel. B-18 Bolo se tak stal nejrozšířenějším americkým bombardérem předválečného období. Bolo byly rozmístěny jak na domácím území, tak na Hawai a Filipínách. Dvacet kusů bylo dodáno v roce 1940 kanadskému letectvu. Kanadské letectvo je označilo Digby Mk.I. I když tabulkovými výkony odpovídal např. Heinkelu He 111, tak byl v roce 1941 již zastaralý. Při japonském útoku na Pearl Harbour byly zde umístěné B-18 zničeny. Podobně se vedlo i strojům z Filipín, do Austrálie se podařilo ustoupit jen dvěma strojům. Protože se Bolo již nehodilo k bombardovacím akcím, americké letectvo je začalo od roku 1942 používat k protiponorkovému hlídkování. Nejprve nasazovalo k hlídkování normální B-18 a B-18A, později pak stroje B-18B, přestavěné na speciální protiponorkové vestavbou radaru do příďe (některé stroje měly i detektor magnetických anomálií v zádi). B-18 sloužily jako protiponorkové jak ze základen v USA, tak v Karibiku a Panamě až do konce roku 1943. Zbýlé byly používány k výcviku a jako transportní, označené UC-67 ještě v roce 1945. Kanadské Digby sloužily v první linii do roku 1943, později byly převedeny k výcviku a vojenskému transportu. Stejně jako americkým B-18, tak i kanadským Digby se podařilo potopit minimálně jednu ponorku.

Technická data:

rozpětí: 27,30 m, délka: 17,28 m, max. rychlost B-18 / B-18A: 349 km/h / 347 km/h, dostup B-18 / B-18A: 7 381 m / 7289 m, dolet: 1931 km s nákladem 1 816 kg pum.



PUR Parts
(PUR)



SYMBOLS



MOŽNOST VOĽBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ADHESIF CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
AGHEVER



ŘEZAT/VRÁT
CUT OFF/DRILL
ENTERNEN
DETACHER

GSI
colours code

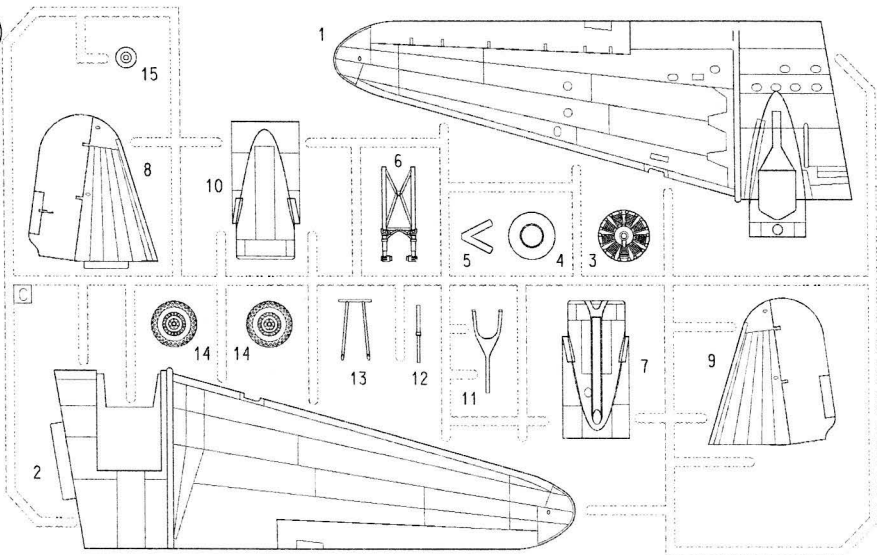
NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

2

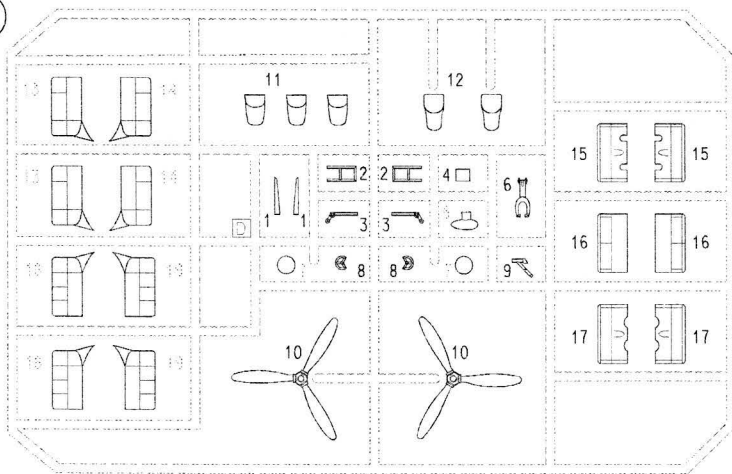
SH72265 B-18 Bolo "War Service"

2013/04

C



D



CLEAR Parts (CP)

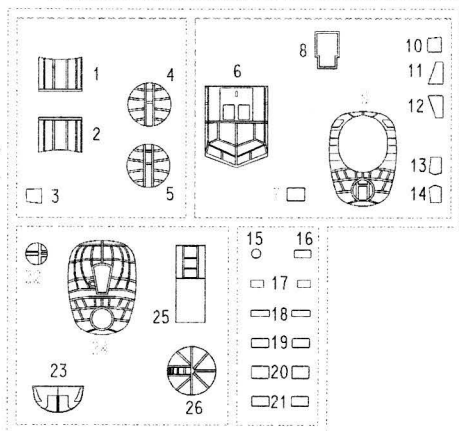
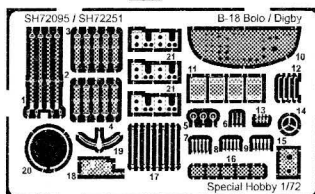
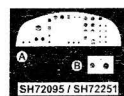
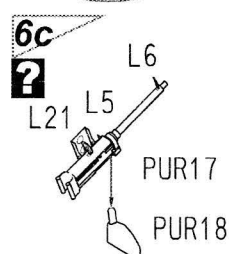
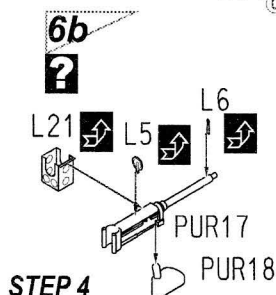
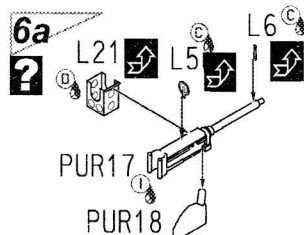
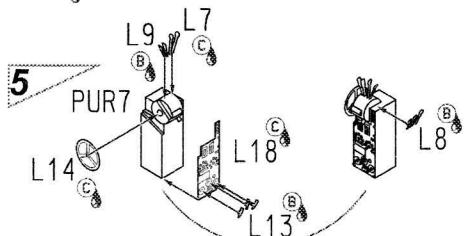
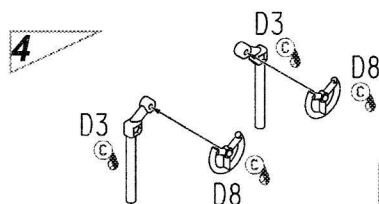
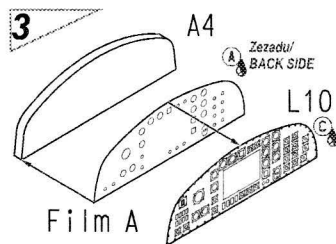
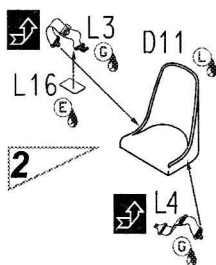
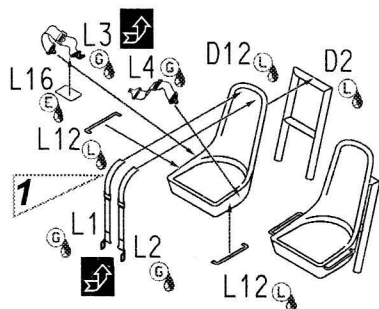


PHOTO-ETCHED Parts
(L1-L21)

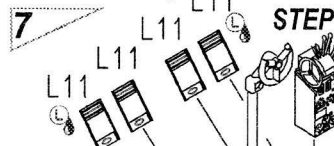


FILM





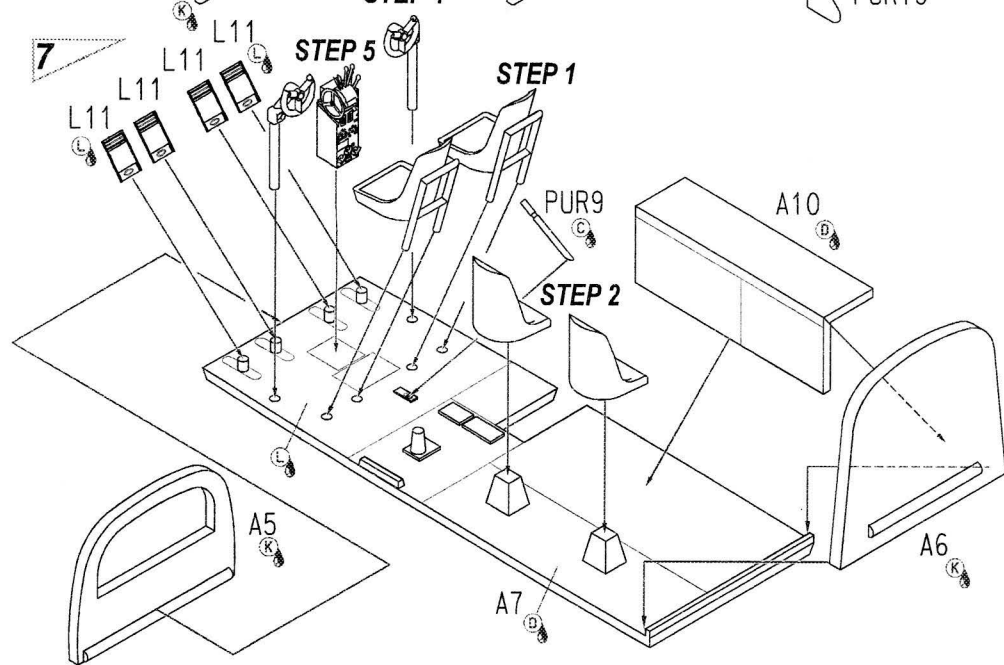
STEP 4



STEP 5

STEP 1

STEP 2



8

A8

A9

CP10

CP11

STEP 6a

A1

STEP 7

9

1/2

infoVIEW:

STEP 8

CP25

CP21

CP20

CP19

CP16

CP18

CP17

CP15

CP8

10

CP5

CP2

CP1

STEP 6c

1/2

STEP 10

1/2

CP19

A2

CP3

CP12

11

CP17

CP18

1/2

CP21

CP20

CP26

CP26

FRONT TURRET -
COMBAT POSITION

info

STEP 6b

FRONT TURRET -
STOWED POSITION
(THE TURRET WAS
TURNED 90°)

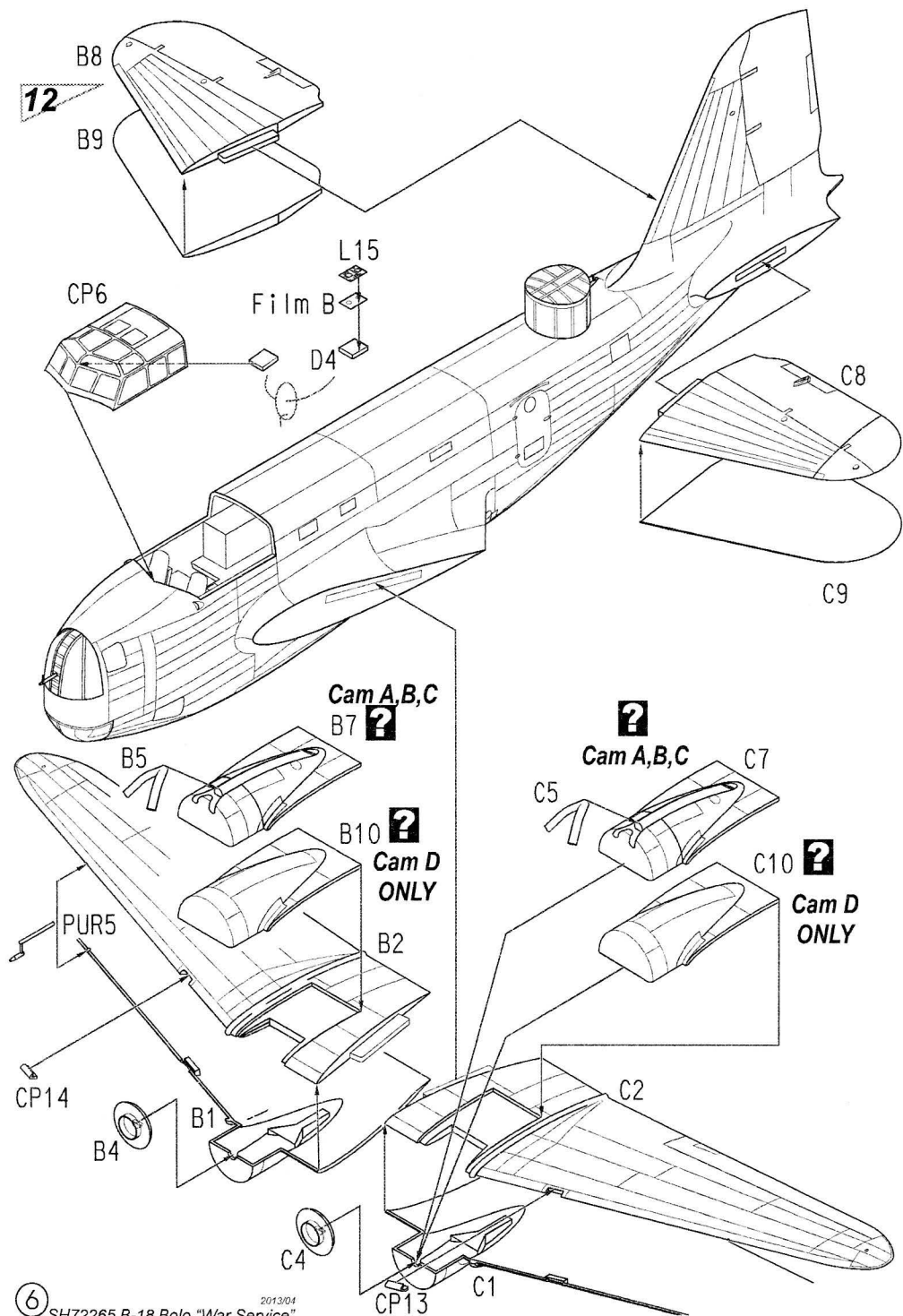
STEP 6b

A3

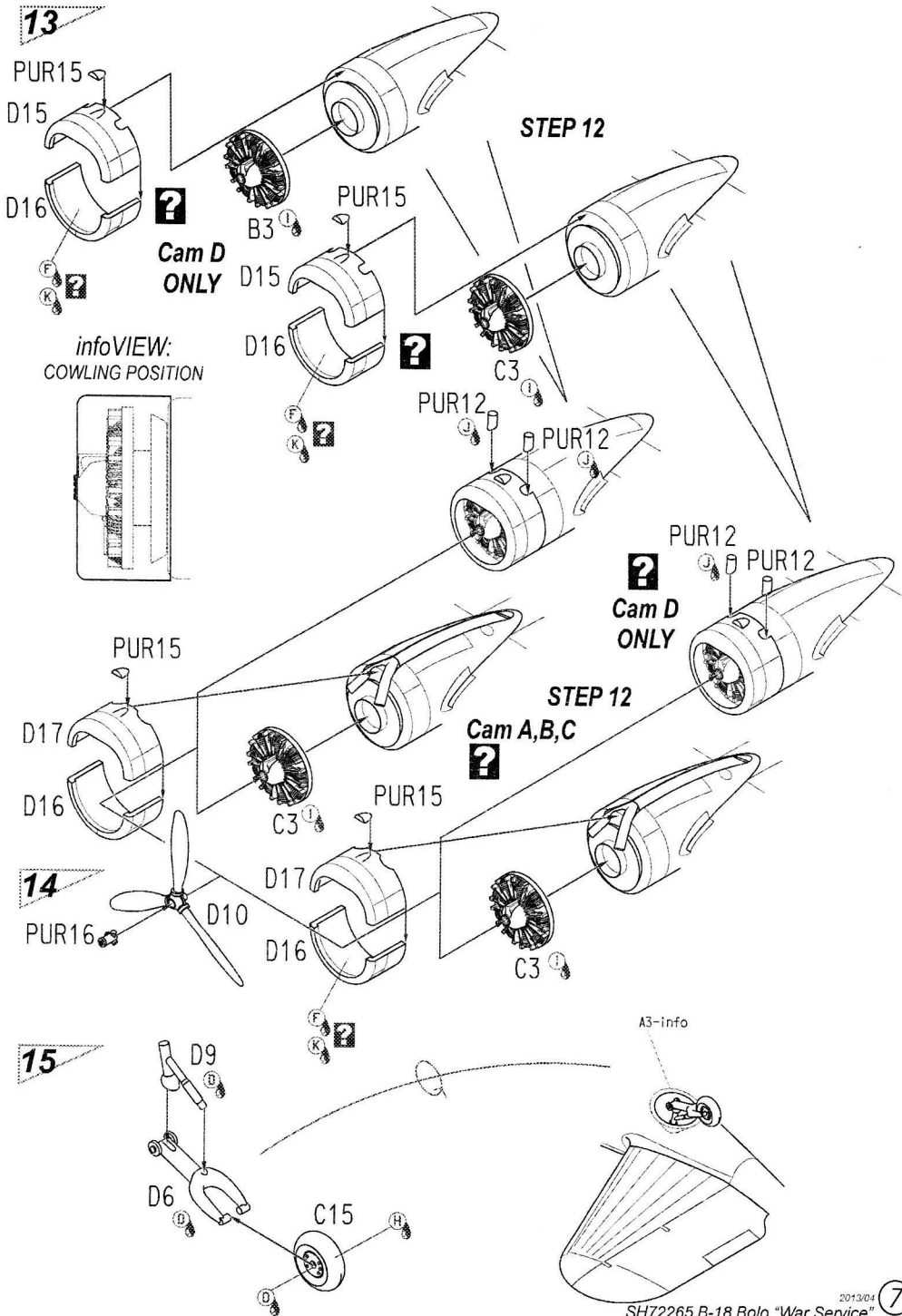
RETRACTED
POSITION

SH72265 B-18 Bolo "War Service" (5)

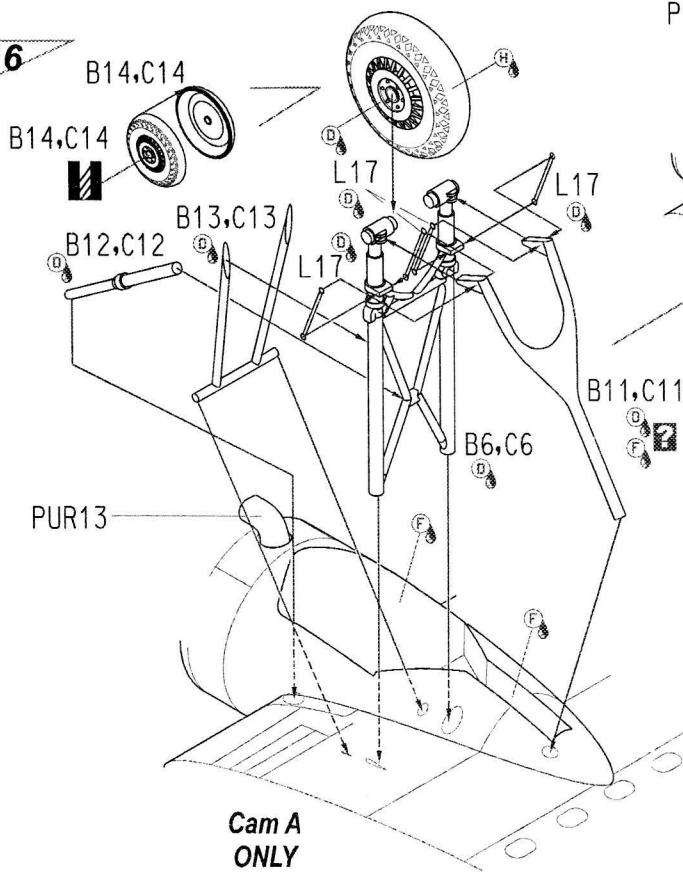
2013/04



13



16



PUR13



Cam A
ONLY

?

L20

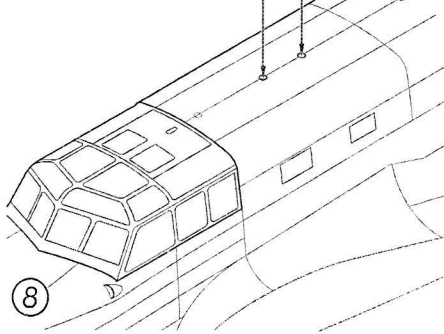
D1

D1

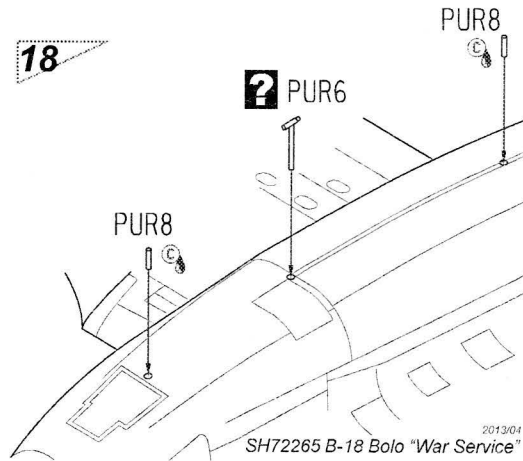


PUR1

17



18



PUR8

?

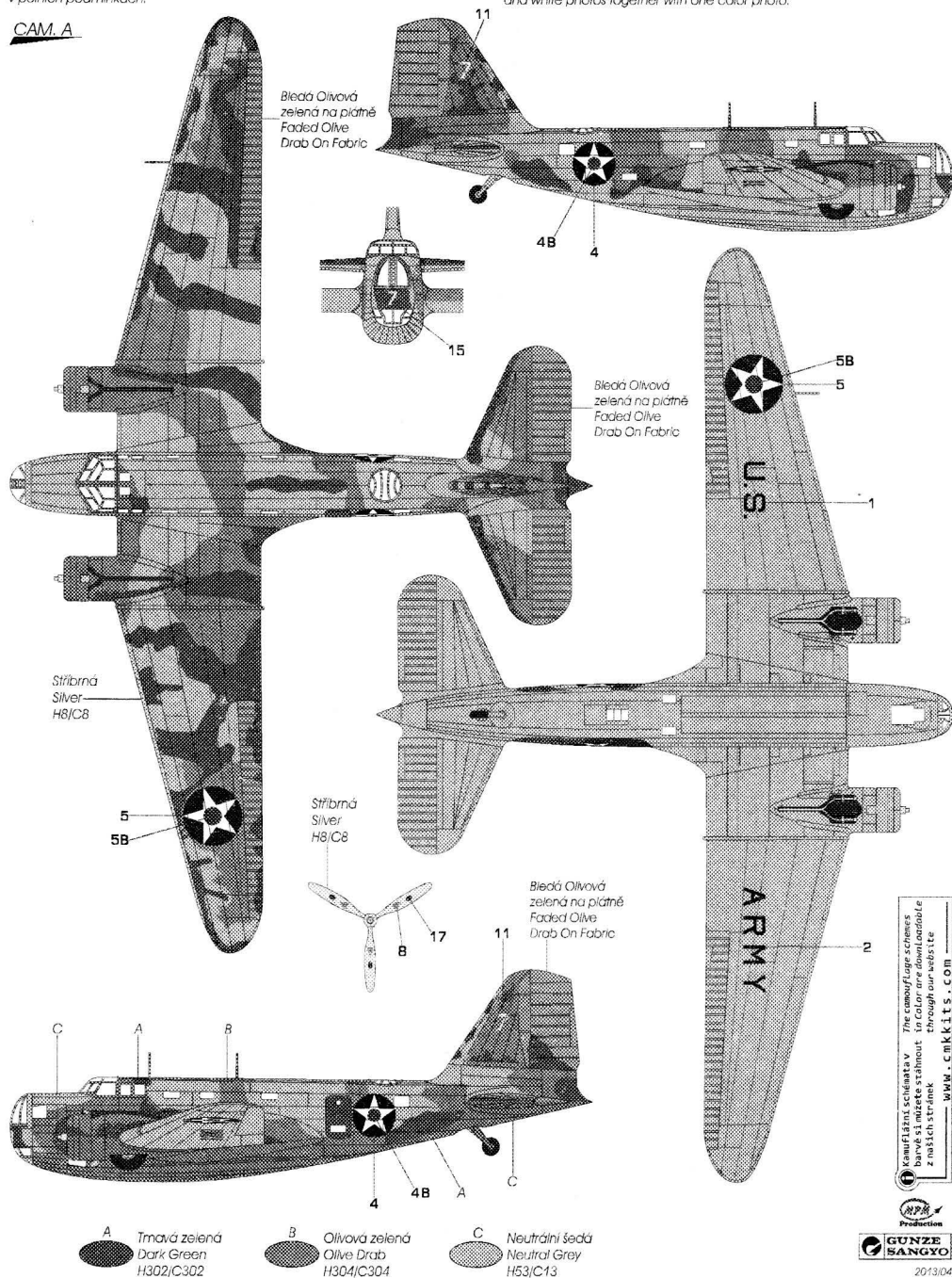
PUR6

PUR8

B-18 Bolo, žlutá 7, Filipíny prosinec 1941-lezen 1942. Stroj původně sloužil u 19. bombardovací wingu, 28. bombardovací perute na základně Clark Field. Po japonském útoku byl používán k hlídování a transportu mezi Filipínami a Austrálií. Stroj doložený jednou barevnou a několika černobílými fotografiemi nesl flekatou kamufláž několika barev nanesenou v polních podmínkách.

CAM. A

B-18 Bolo, Yellow "7", Philippines, December 1941- January 1942. This machine originally served with 19th Bomber Wing of 28th Bomber Squadron based at Clark Field. Later, after the Japanese attack, this machine served for patrol and air transport between Philippines and Australia. The camouflage pattern, applied in field, is approved by series of black and white photos together with one color photo.



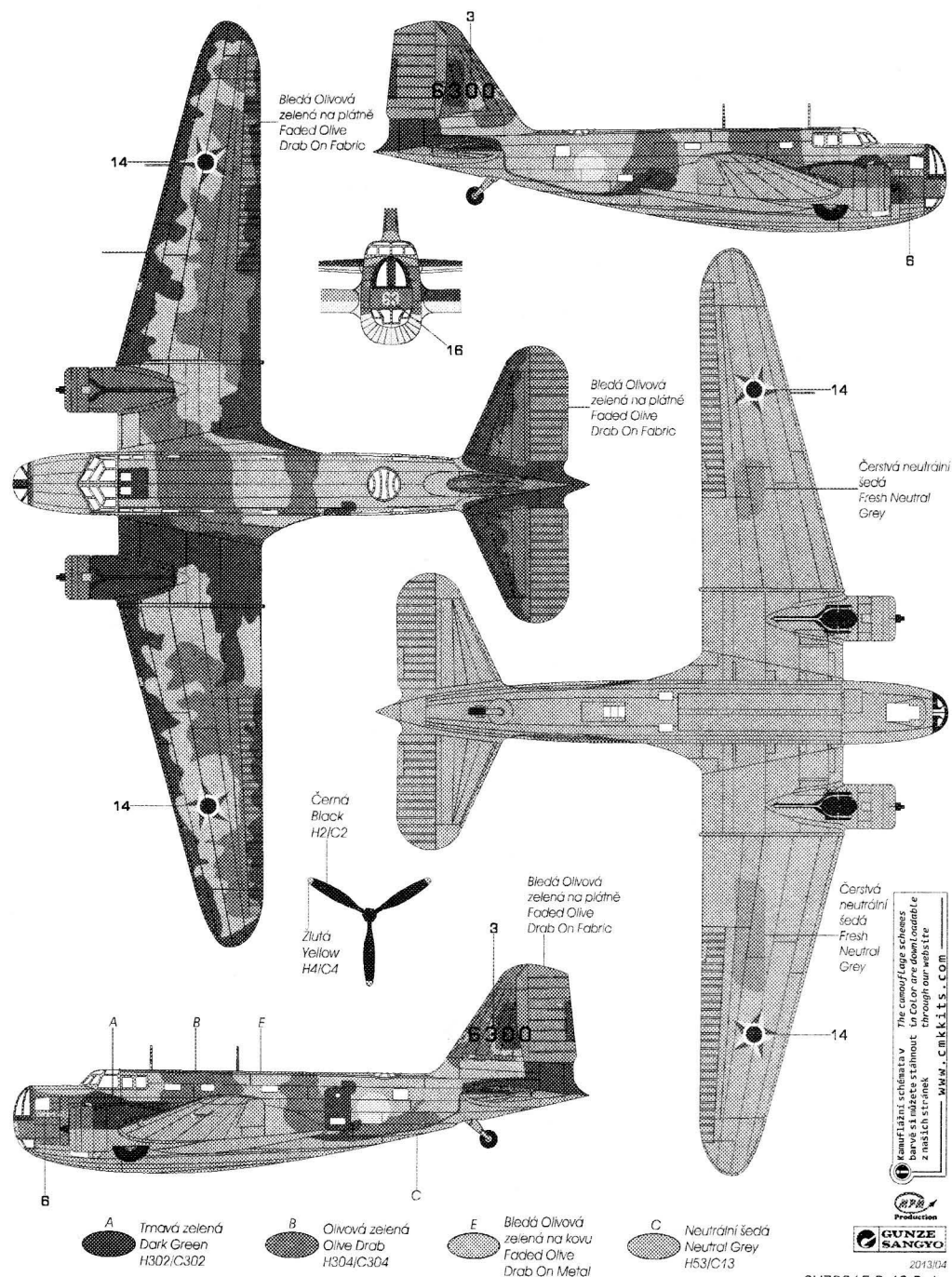
The camouflage scheme
shown in color and downloaded
from our website
www.cmkkits.com

Production
GUNZE
SANGYO

2013/04

SH72265 B-18 Bolo

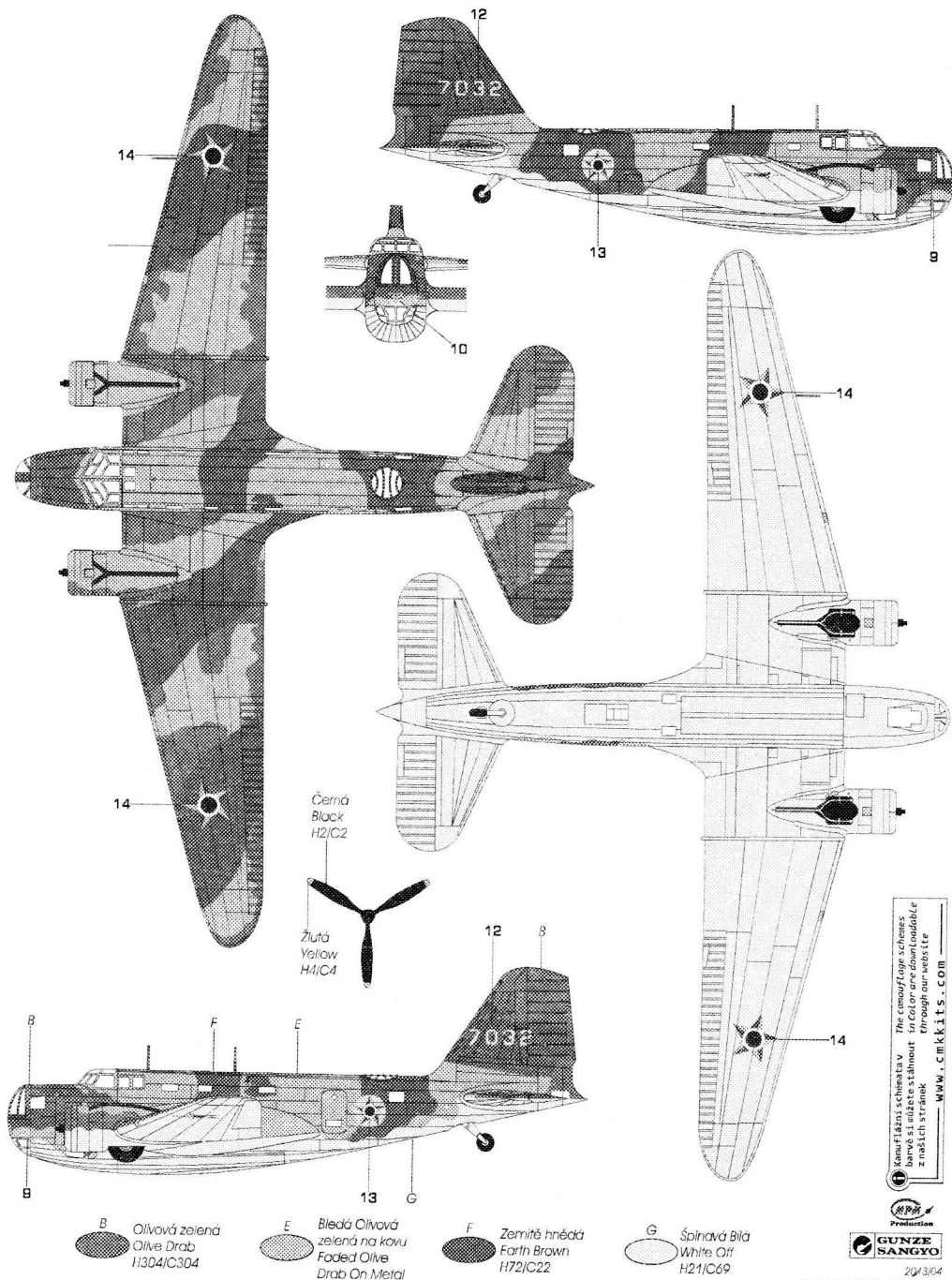
CAM. B



B-18 Bolo, 7032, FAB (Brazilské vojenské letectvo), Grupo de Aviação Bimoteres, základna Recife, Pernambuco, 1942-44.

B-18 Bolo, 7032, FAB (Brazilian Air Force), Grupo de Aviação Bimoteres, Recife airbase, Pernambuco, 1942-44.

CAM. C



The camouflage schemes
are available in color
through our website
www.cmkkits.com

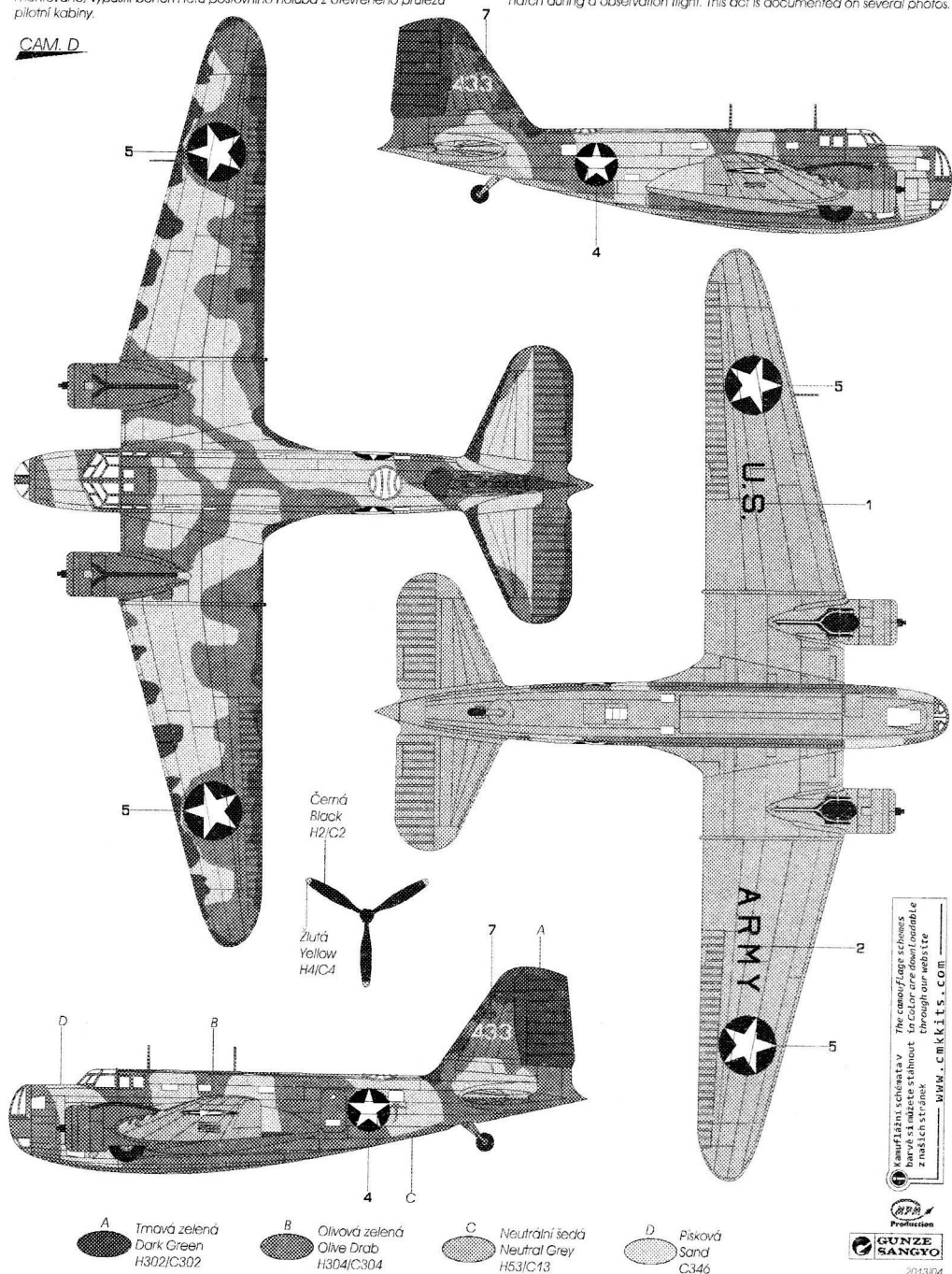
REPLICA
Production
GUNZO
2013/04

SH72265 B-18 Bolo

B-18 Bolo [36-J433, 72. bombardovací skupina, Bellows Field, Havaj, 1942-43. Stroj byl poškozen při japonském útoku a po opravě používán ve vícebarevné kamuflaži k hlídkovým letům. Při letu v lednu 1943 byl v letounu přítomen Lt. Herschel Chenoweth, velitel oddílu poštovních holubů (Commander of the Pigeoneers). Ten, což je fotograficky zdokumentováno, vypustil během letu poštovního holuba z otevřeného průlezu pilotní kabiny.

CAM. D

B-18 Bolo [36-J433, 72nd Bomber Group, Bellows Field, Hawaii, 1942-43. This machine was damaged during the Japanese attack. After subsequent repairs it served for patrol missions sporting multi-color camouflage pattern. During one of the patrols in January 1943, Commander of the Pigeoneers Lt. Herschel Chenoweth was aboard. He tossed a pigeon through a open hatch during a observation flight. This act is documented on several photos.



Kamuflažní schéma v barvě si můžete stáhnout z našich stránek na adrese WWW.CMKTTS.COM

GNZE SANGYO

2013/04

SH72265 B-18 Bolo