

# Bristol Blenheim Mk.I/IF

## No R72003

PLASTIKOVÝ MODEL LETOONU • PLASTIC AIRCRAFT KIT • PLASTIK FLUGZEUG MODELLBAUSATZ

1/72

CZ

Bristol Blenheim nebyl původně vytvořen jako bombardér nebo letoun pro RAF. Bristol Type 135 byl konstruován jako lehký rychlý dopravní letoun. Další prototyp Typ 142 první vzlétl 12.4.1935 a vzhledem ke svým vysokým výkonům - max. rychlost 439 km/hod byla vyšší než rychlost tehdejších stíhacích letounů RAF - vzbudil tak velký zájem Ministerstva letectví, že v srpnu 1935 vydalo specifikaci B28/35, která zahrnovala modifikaci typu 142 na bombardér s tříčlennou posádkou pod označením Bristol Type 142 M. V září následovala počáteční objednávka RAF na 150 kusů pod označením Blenheim Mk.I. Po skončení zkušebního programu v prosinci 1936 RAF objednalo zahájení sériové výroby Blenheimu Mk.I.

Sériový letoun se lišil od prototypu tím, že motory Mercury VI-S2 byly nahrazeny motory Mercury VIII o výkonu 625 kW [850 hp] s regulovatelnými klápkami chlazení na krytech motorů. Zatahovací ostruhové kolo bylo nahrazeno pevným. Stílečká věž, vybavená kulometem 0.303 Lewis, mohla být během letu mimo bojovou oblast pro snížení odporu vzduchu částečně zasunuta do trupu. Blenheimy operující u bombardovacího velitelství RAF měly tříčlennou posádku. Mezi březnem 1937 a srpnem 1939 bylo 16 perutí bombardovacího velitelství RAF vybaveno letouny Blenheim Mk.I.

Bojové operace RAF s letouny Blenheim Mk.I byly téměř vždy omezeny na zámořská bojiště, jako byl střední a dálný východ. Menší množství Blenheimů Mk.I bylo exportováno, prvním zákazníkem se stalo Finsko, které mezi červnem 1937 a červencem 1938 převzalo 18 letounů. Finsko také obdrželo v dubnu 1938 licenci na výrobu. Výroba v Tampere pokračovala až do příměří v září 1944, bylo vyrobeno celkem 55 kusů Blenheimu Mk.I.

Stíhací verze Blenheim Mk.IF byla vyráběna na základě požadavku stíhacího velitelství RAF, které potřebovalo letoun pro dálkový doprovod. Jediným rozdílem mezi Mk.I a Mk.IF byla montáž závěsné vany se čtyřmi pevnými vpřed střílečnými kulomety Browning 0.303 pod přední částí trupu v místě, kde normálně byla pumovnice.

Seďm perutí stíhacího velitelství RAF bylo vyzbrojeno Blenheimy Mk.IF mezi koncem roku 1938 a zářím 1939. Během "bleskové války" v roce 1940 byly čtyři perutě bojově nasazeny proti stále narůstajícím nočním útokům Luftwaffe. Letouny Blenheim Mk.IF byly v té době již zastaralé pro noční operace, byly však jediným letounem v té době, který mohl nést radarové zařízení (AI) o hmotnosti 300 kg a jeho operátora. Blenheimy vybavené radarem měly anténu umístěnou na špičce trupu, směrové přijímačské antény na každém krytu motoru těsně před náběžnou hranou křídla a výškové přijímačské antény na horní a dolní straně levého křídla. Celkem 6 perutí RAF operovalo se stroji Mk.IF vybavenými radarovým zařízením.

Technické údaje: rozpětí 17.12 m, délka 12.08 m, max. rychlost 450 km/hod, operační dostup 9120 m, dolet 1 600 km.

GB

Originally, the Bristol Blenheim was not created as a bomber or with the RAF in mind. It was originally designed as high-speed light passenger aircraft, the Bristol Type 135. The prototype of the Type 142 made its first flight on 12th April 1935 and aroused such great interest in Air Ministry circles on account of its high performance - top speed of 307 mph was faster than of any contemporary RAF fighter in service - so that in August of 1935 the Air-Ministry issued Specification B28/35 which covered modification of the Type 142 to a three man bomber under the Bristol designation Type 142M. The specification was followed in September by an initial RAF order for 150 aircraft under the service designation Blenheim Mk.I. When testing was completed in December of 1936 the RAF ordered full scale production of the Blenheim Mk.I.

The production standard Blenheim Mk.I differed from the prototype in having Mercury VI-S2 engines replaced by 850 hp Mercury VIII engines housed in nacelles equipped with controllable cowling gill flaps, the retractable tail wheel was replaced by a fixed tailwheel. The semi-retractable turret could be raised to improve the field of fire of the single .303 Lewis machine gun or lowered to reduce drag while cruising outside the combat zone. Blenheims operating within Bomber Command carried a crew of three. Between March of 1937 and August 1939 sixteen Bomber Command squadrons were equipped with the Blenheim Mk.I.

RAF combat operations with the Blenheim Mk.I were almost totally confined to overseas theater of war such as the Middle and Far East. Several batches of Blenheim Mk.Is were exported, the first customer being Finland, who between June, 1937 and July, 1938, took delivery of 18 aircraft. Mean while Finland had acquired in April, 1938, a licence to manufacture the Blenheim Mk.I.

Production at Tampere continued until the final armistice in September, 1944, by which time a total of 55 Blenheim Mk.I had been built.

The Blenheim Mk.IF resulted from an RAF Fighter Command requirement for a long range escort fighter. The only external difference between the Mk.I bomber and Mk.IF fighter was the addition of a shallow belly pack housing four fixed firing .303 Browning machine guns. The gun pack was mounted under the forward fuselage, in the area normally taken up by the bomb bay. Seven RAF Fighter Command squadrons were equipped with the Blenheim Mk.IF between late 1938 and September of 1939. During the Blitz of 1940, four Blenheim Mk.IF squadrons were in combat against steadily increasing Luftwaffe night raids. The Blenheim Mk.IF was by now badly outmoded in the night fighter role, however, it was the only aircraft available with the internal space necessary to carry the 600 pound Airborne Intercept (AI) radar and its operator. Radar equipped Blenheim Mk.IF were configured with a radar transmitter antenna mounted on the tip of the nose, azimuth receiver antennas mounted on each engine nacelle just ahead of the wing leading edge and elevation receiver antennas mounted above and below the port wing.

Six RAF squadrons were operational with radar equipped Blenheim Mk.IFs.

Technical specification: wingspan 56 ft 4 in, length 39 ft 9 in; maximum speed 279 mph, service ceiling 30 000 ft, range 1 000 miles

D

Ursprünglich wurde Bristol Blenheim nicht als Bomber oder ein Flugzeug für RAF entworfen. Bristol Typ 135 wurde als leichtes schnelles Transportflugzeug konstruiert. Der weitere Prototyp 142 unternahm seinen Erstflug am 12.4.1935 und infolge seiner hohen Leistungen - seine Höchstgeschwindigkeit 439 km/h war höher als die Geschwindigkeit der damaligen RAF Jäger - erweckte er ein so grosses Interesse des Luftfahrtministeriums, dass es im August 1935 die Spezifikation B 28/35 herausgab, die die Modifizierung des Typs 142 auf Bomberflugzeug mit drei Mann Besatzung unter der Bezeichnung Bristol Type 142M enthielt. Im September folgte die Anfangsbestellung der RAF auf 150 Stück unter der Bezeichnung Blenheim Mk.I. Nach Beendigung des Prüfprogrammes im Dezember 1936 bestellte die RAF die Einleitung der Serienproduktion von Blenheim Mk.I.

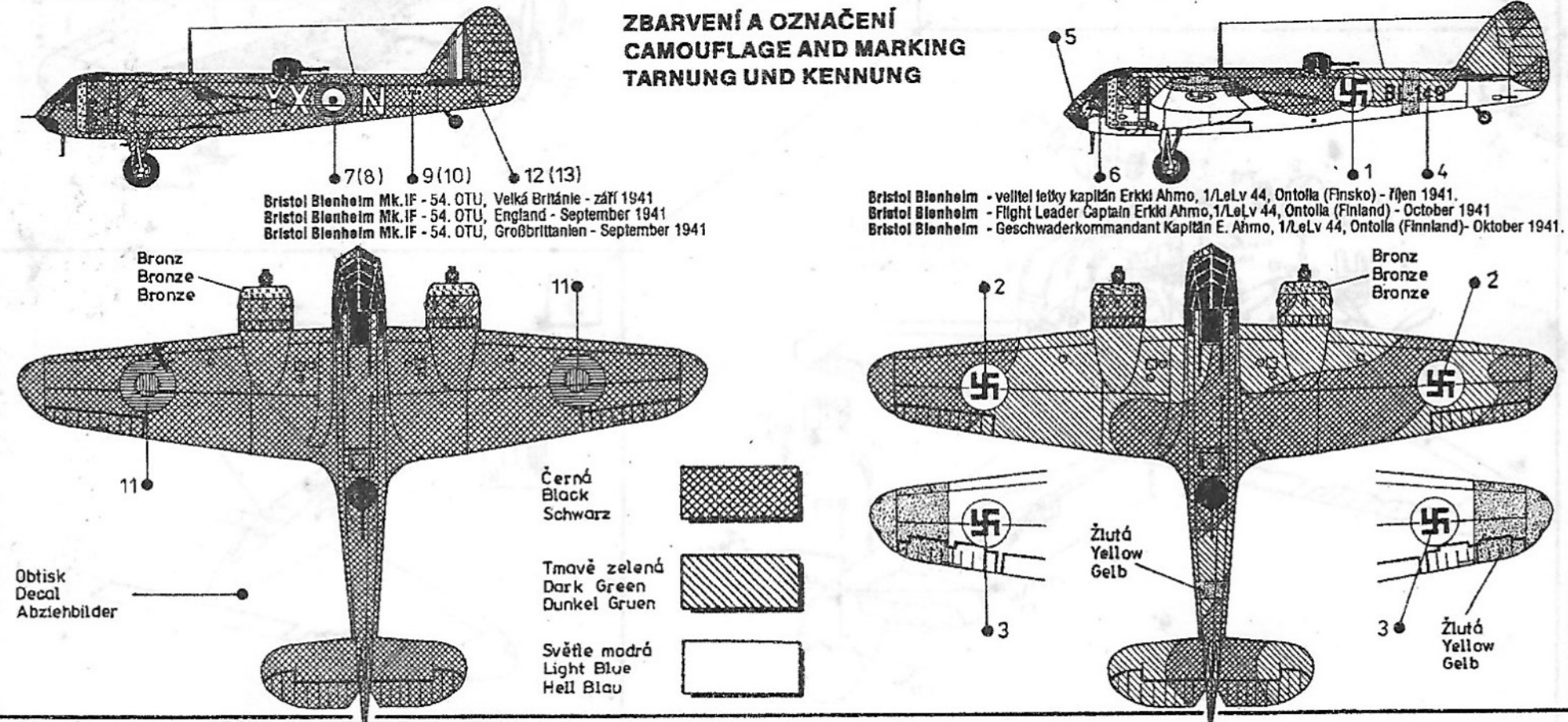
Das Serienflugzeug unterschied sich vom Prototyp dadurch, dass die Mercury VI-S2 Triebwerke durch Mercury VIII Triebwerke mit 850 hp Leistung, mit regelbaren Klappen der Kühlung an den Motorhauben ersetzt wurden. Das einziehbare Heckrad wurde durch ein festes Rad ersetzt. Der Schiesssturm, bewaffnet mit einem 0,303 Lewis Maschinengewehr, konnte während des Fluges ausserhalb des Kampfgebietes zwecks Verminderung des Luftwiderstandes teilweise in den Rumpf eingeschoben werden. Die beim Bomberkommando der RAF operierende Blenheims hatten eine dreiköpfige Besatzung. Zwischen März 1937 und August 1939 wurden 16 Geschwader des RAF Bomberkommandos mit Blenheim Mk.I Flugzeugen ausgerüstet. Die Kampfoperationen der RAF mit Blenheim Mk.I Flugzeugen wurden fast immer auf Übersee-Kampfgebiete, wie der Mittlere und Ferne Osten, beschränkt. Eine kleinere Anzahl von Blenheim Mk.I wurde exportiert der erste Kunde war Finnland, das zwischen Juni 1937 und Juli 1938 18 Flugzeuge übernommen hat. Finnland erhielt im April 1938 auch die Erzeugungslizenz. Die Erzeugung in Tampere wurde bis zum Waffenstillstand im September 1944 fortgesetzt, es wurden insgesamt 55 Stück Blenheim Mk.I produziert.

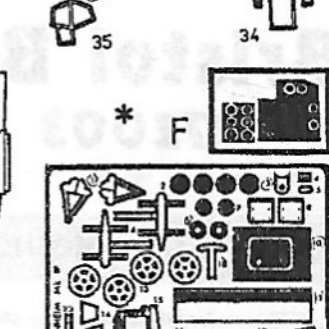
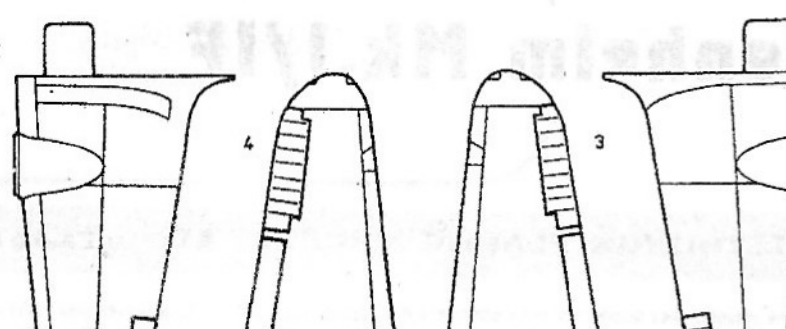
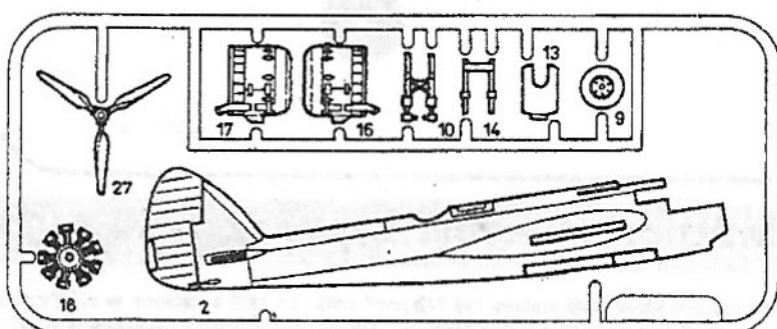
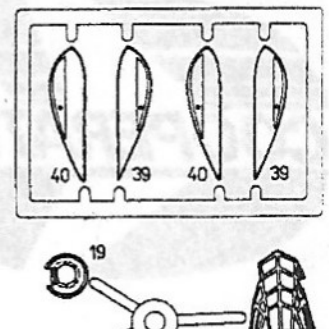
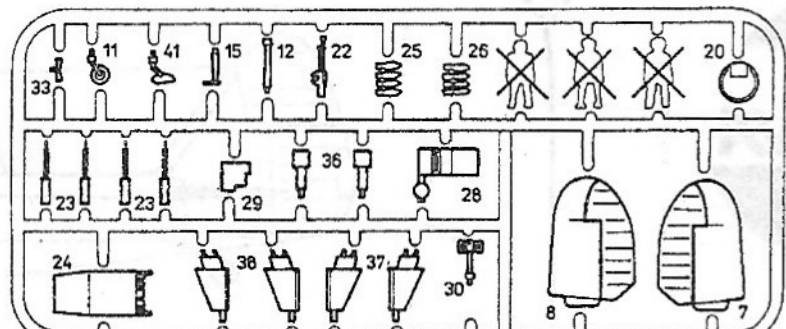
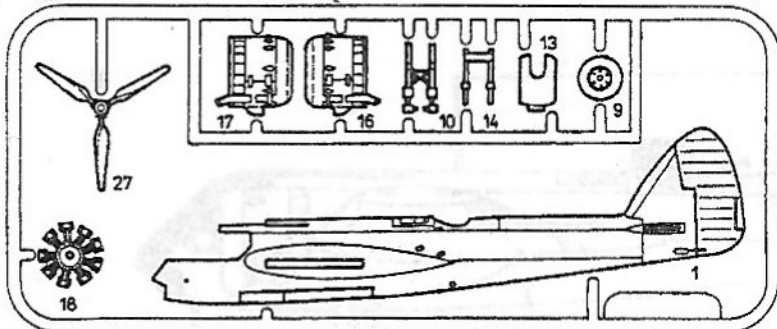
Die Jägerversion Blenheim Mk.IF wurde auf Verlangen des RAF Jägerkommandos, das ein Langstreckenbegleitflugzeug benötigte, erzeugt. Der einzige Unterschied zwischen Mk.I und Mk.IF war der Einbau einer Anhängerwanne mit vier festen nach vorne schliessenden Browning 0,303 Maschinengewehren unter dem Vorderteil des Rumpfes, wo normalerweise der Bombenschacht untergebracht war.

Sieben Geschwader des RAF Jägerkommandos wurden zwischen Ende 1938 und September 1939 mit Blenheim Mk.IF Flugzeugen ausgerüstet. Während des "Blitzkrieges" in 1940 wurden vier Geschwader gegen ständig wachsende Nachtangriffe der Luftwaffe eingesetzt. Die Blenheim Mk.IF Flugzeuge waren damals für Nachtoperationen bereits veraltet, waren jedoch zu der Zeit das einzige Flugzeug, das ein 300kg wiegendes Radargerät (AI) und seinen Operator tragen konnte. Die mit Radar ausgerüsteten Blenheims hatten eine an der Rumpfspitze untergebrauchte Antenne, die Empfangsrichtantennen auf jeder Motorhaube dicht vor der Flügelvorderkante und die Höhenempfangantennen an der oberen und unteren Seite des linken Flügels. Insgesamt sechs RAF Geschwader operierten mit Radargeräten ausgerüsteten Mk.IF Maschinen.

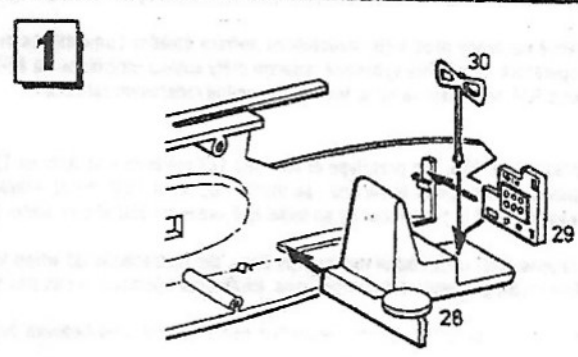
Technische Daten: Spannweite 17.12 m, Länge 12.08 m, Höchstgeschwindigkeit 450 km/h, Dienstgipfelhöhe 9 120 m, Flugweite 1 600 km

### ZBARVENÍ A OZNAČENÍ CAMOUFLAGE AND MARKING TARNUNG UND KENNUNG





\* Nutno použiť vtařinové lepidlo.  
 \* You make use second glue.  
 \* Es ist notwendig der Sekunde Kleber zu benützen.



**SESTAVA  
 ASSEMBLY  
 BAUANLEITUNG**

