



Английський військовий транспортний літак

Blackburn Beverley

CAT.NO.144-008
SCALE 1:144

British heavy transport aircraft

Після закінчення Другої світової війни до проектування спеціальних транспортних літаків великої місткості приступили практично всі провідні авіаційні держави. Не стала винятком і Великобританія - в 1945 році головний конструктор фірми GAL (General Aircraft Ltd) Крокомб поставив перед своїми підлеглими завдання створити транспортник для доставки на поле бою людей і техніки.

Протягом 1945р. представники міністерства авіації та фірми GAL затвердили остаточну специфікацію нового літака.

За основу проекту, що отримав позначення GAL 60 взяли варіант з чотирма моторами Брістоль "Геркулес" із ступками вантажної кабіни в задній частині і відкидною внутрішньою рампою. Конструкція літака була суцільнометалевою з двопалубним фюзеляжем. Кабіна екіпажу (два пілоти, штурман і радист) перебувала над вантажним відсіком зверху.

У перший політ 20.06.1950р. підняв машину Гарольд Вуд. Дані гіганта були значними - максимальна злітна вага сягала 47640 кг, з яких 16 т припадало на корисне навантаження, паливо і масло. Швидкість літака вийшла невеликою - 350 км/год на висоті 1220 м. В ході доопрацювання прототипу було проведено посилення конструкції, зміна задніх ступок для викиду техніки в повітрі та встановлення додаткових паливних баків, що призвело до збільшення максимальної злітної ваги до 57т., і відповідно зажадало установки більш потужних двигунів. Вибір зупинили на дворядних Брістоль "Центаурус" повітряного охолодження, злітною потужністю 2850 к.с. Загальні розміри літака залишилися майже незмінними, лише на основні стійки шасі замість одного колеса поставили візок з чотирьох меншого діаметру.

Перші два серійних "Бeverлі" вперше піднялися в повітря в березні 1955р. 3 березня наступного року транспортник офіційно став надходити на озброєння Королівських ВПС.

При перевезенні озброєних солдатів, 58 осіб розміщувалися у вантажній кабіні, а 36 - у хвостовій балці. Якщо ж було потрібно висадити десант, то на борт "Бeverлі" піднімалося 70 парашутистів (30 займали місце в хвостовій балці). Для серійного "Бeverлі" максимально вантаж становив 22680 кг. У цьому випадку дальність досягала лише 160 км. А з вантажем в 13 т літак вже міг пролетіти 2424 км.

Першою (в 1956р.) отримала нові літаки 47-я ескадрилья, що базується в Аbingдоні. Символічно, що частина була організована в 1916р. на аеродромі в Beverлі, і через 40 років зареєструвалася на літак з такою ж назвою. Другою частиною Королівських ВПС, що отримала "Бeverлі" стала 67-я ескадрилья, розмістившись разом з літаками 47-ї ескадрильї. Екіпажі ескадрильї дуже швидко включилися в повітряну роботу, перевозячи вантажі практично по всьому світу. У 1957-му до складу англійських авіаційних сил на Близькому Сході увійшли "Бeverлі" 30-ї ескадрильї, екіпажі якої перелетіли до столиці Kenії. Головною базою для транспортників 84-ї ескадрильї став Аден (Ємен), а далі за всіх забралися "Бeverлі" 46-ї ескадрильї, літаючи в Східній Африці. На службі в Королівських ВВС "Бeverлі" заслужив репутацію надійного та невибагливого літака, здатного здійснити посадку на ґрунтовий аеродром з обмеженими розмірами.

Останній серійний "Бeverлі" викотили з воріт цеху в Броу в травні 1956 року. У 1963 р "Бeverлі" офіційно зняли з озброєння, а екіпажі транспортних ескадрильї стали переучуватися на сучасні Локхід "Геркулес".

До наших днів зберігся перший серійний "Бeverлі", на якому проводили різні випробування до кінця 1972-го. Цей

This all purpose military transport aircraft was introduced into service with the RAF in 1955. Designed for long ranges, it would carry both troops and heavy loads at the same time. A wide variety of heavy equipment of all types could be air transported or parachuted. In the latter role the rear sections of the fuselage (which opened to enable loads to be stowed internally) were removed to allow the parachutes to develop and pull the load out of the aircraft. In this role it could carry heavy drop loads up to 25,000 lbs in weight.

The aircraft was a high-wing cantilever monoplane with a fixed undercarriage. The large fuselage had a tail boom fitted with a tailplane with twin fins. The tail boom allowed access to the rear of the fuselage through removable clamshell doors. A 36 ft (11 m) main fuselage space was supplemented by passenger accommodation in the tail boom. The main cargo hold could accommodate 94 troops, with another 36 in the tail boom. In operation, it was regarded as "ungainly but highly effective" and was described by Air Chief Marshal Sir Robert Freer as "like something out of the Ark, but it was a superb supply dropper."

The aircraft was designed for carrying large bulk loads and landing them on rough or imperfect runways, or mere dirt strips. It could trace its design back to the GAL49 Hamilcar glider of the Second World War. When it entered service it was the largest aircraft in the Royal Air Force (RAF). It had a large interior cargo area split into two levels which amounted to around 6,003 ft³ (170 m³) of space. Paratroopers in the upper passenger area jumped through a hatch in the base of the boom just in front of the leading edge of the tailplane. Paratroopers in the main body exited through side doors.

In total, 49 of the aircraft were produced, with the last one being manufactured in 1958, and final retirement from RAF service was in 1967.

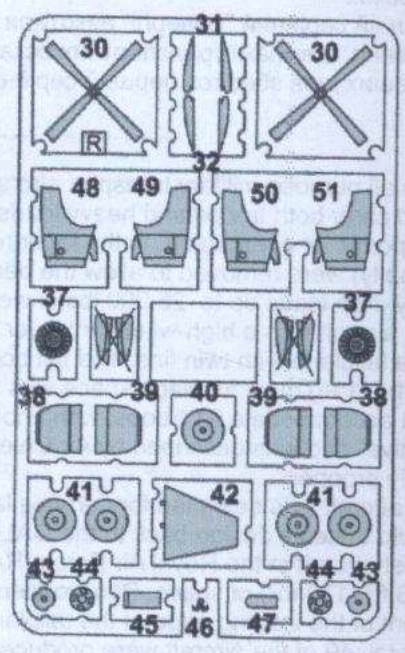
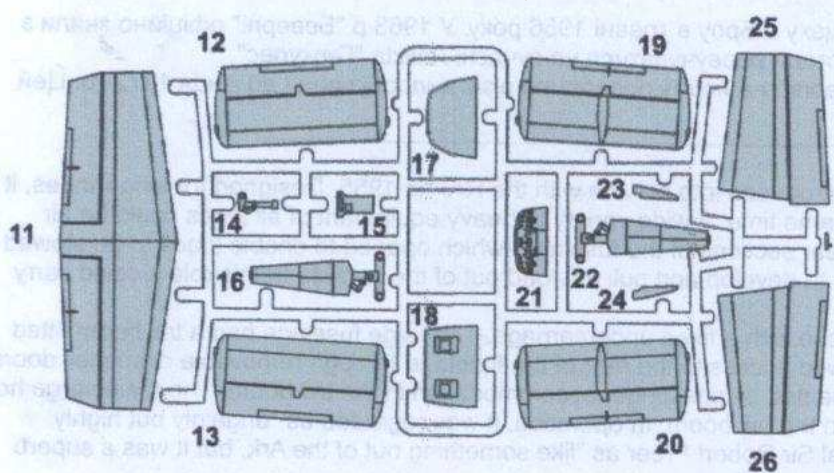
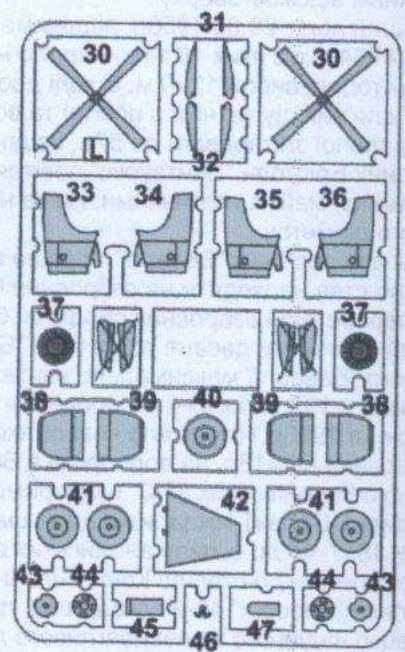
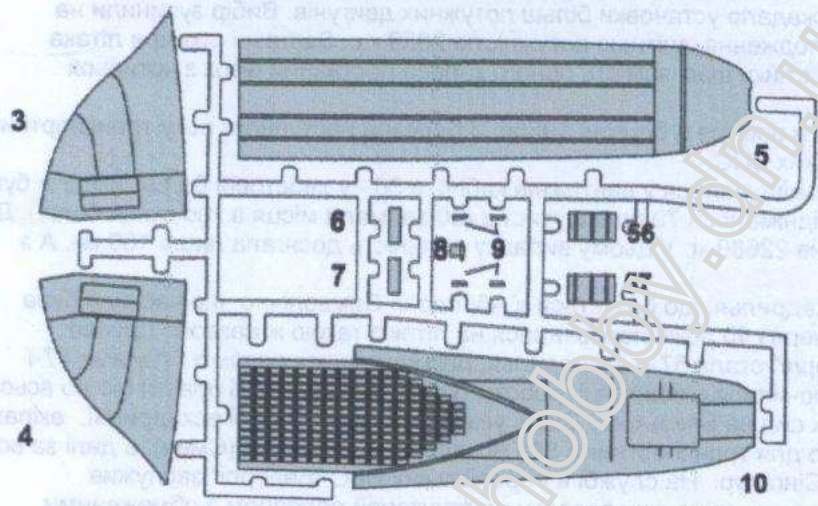
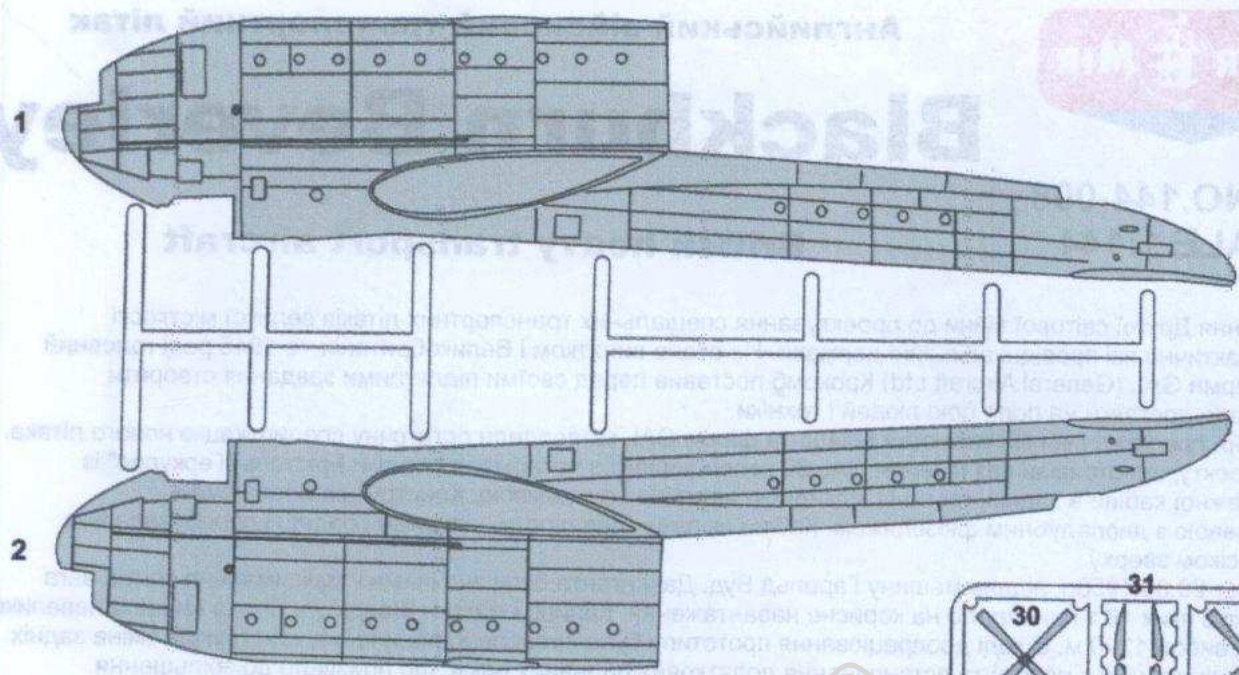
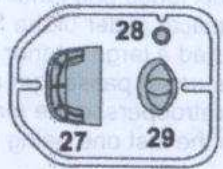
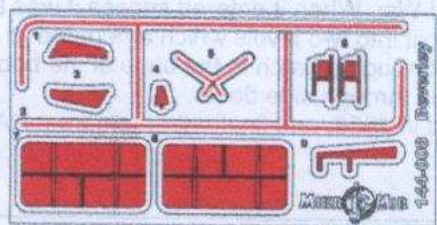


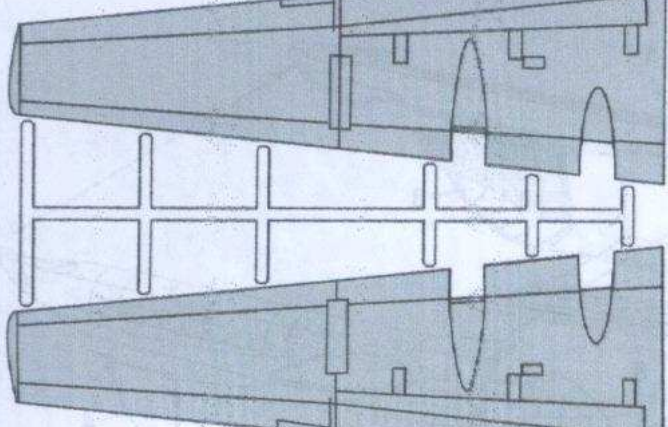
Photo Etched Parts



52

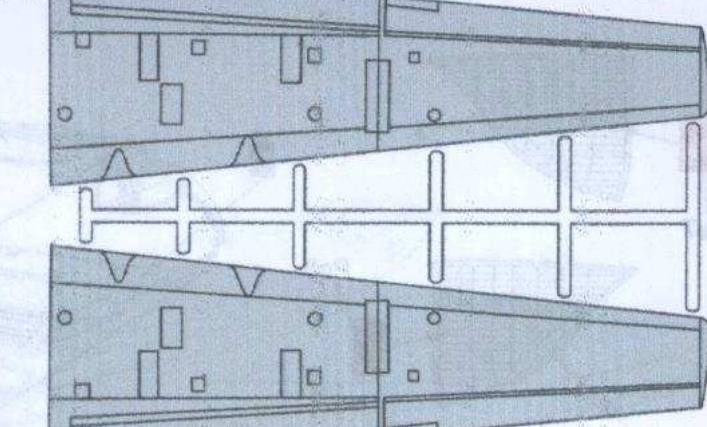
detach with knife
відокремити ножом

1mm
3mm



53

detach with knife
відокремити ножом



54

detach with knife
відокремити ножом

1mm
1mm



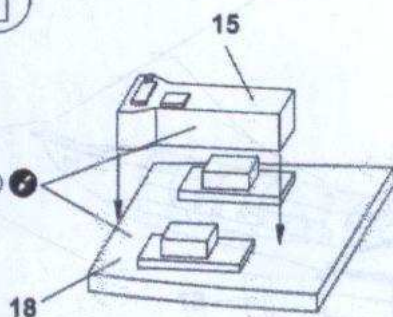
55

detach with knife
відокремити ножом



1

Чорний (Black)



2

46

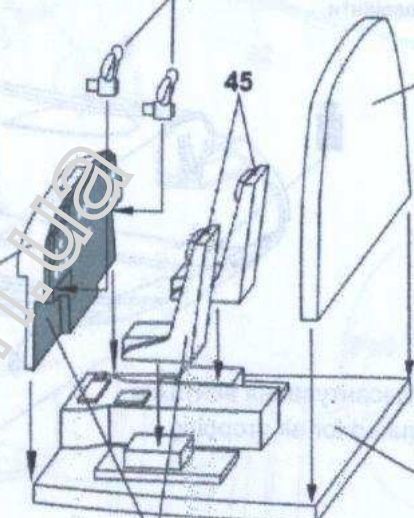
45

17

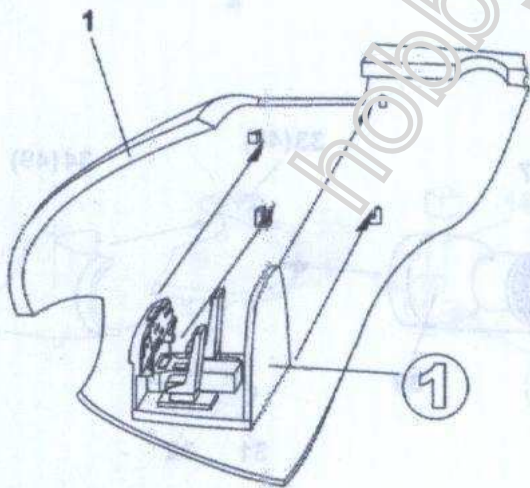
21

Чорний (Black)

1



3



4

2x quantity of operations (parts)
повторення операцій (деталей)

23

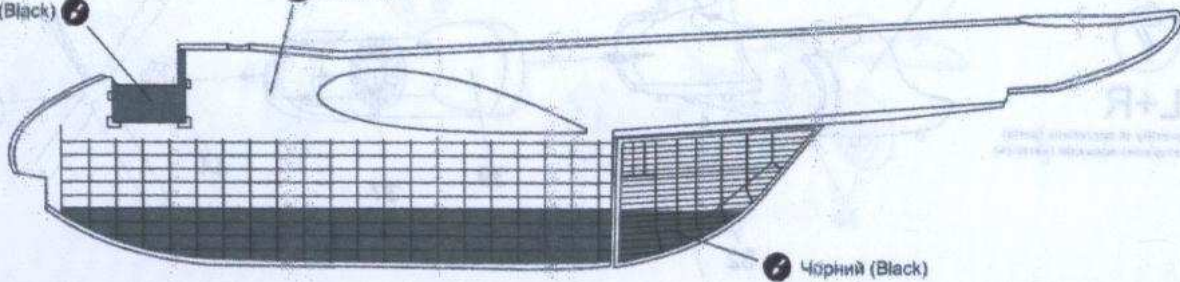
24

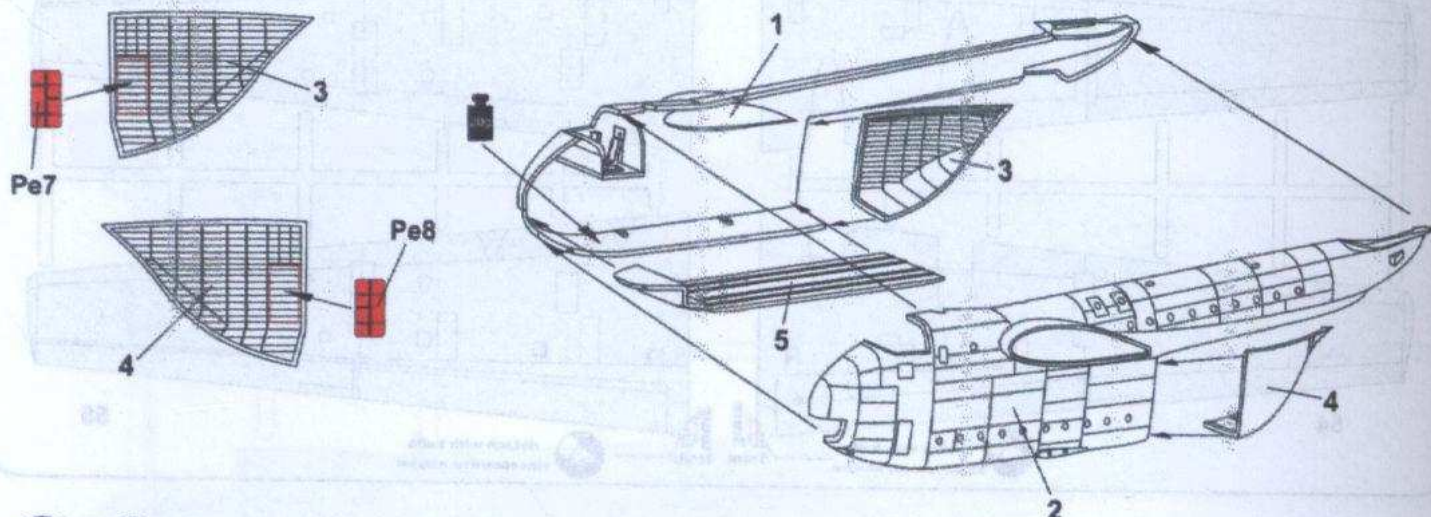


Чорний (Black)

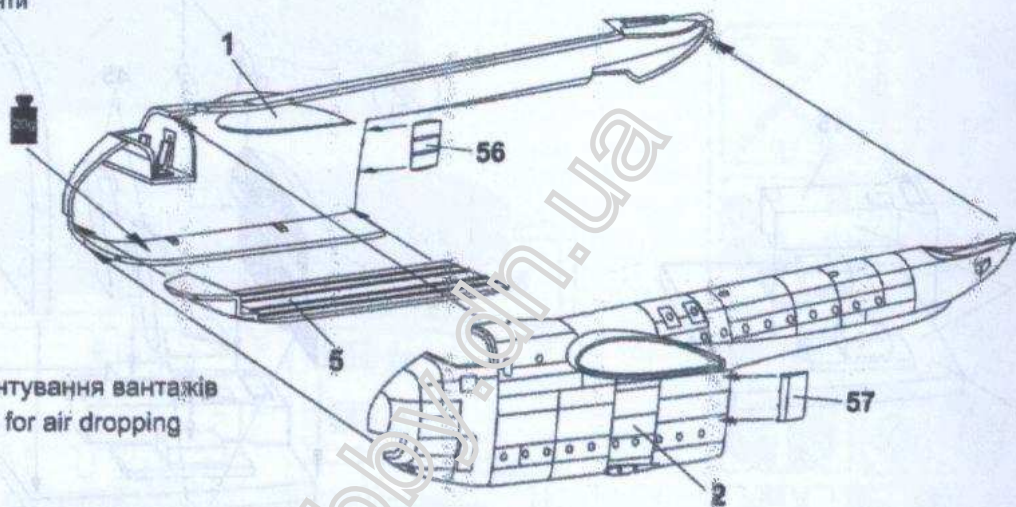
White/Білий

Чорний (Black)



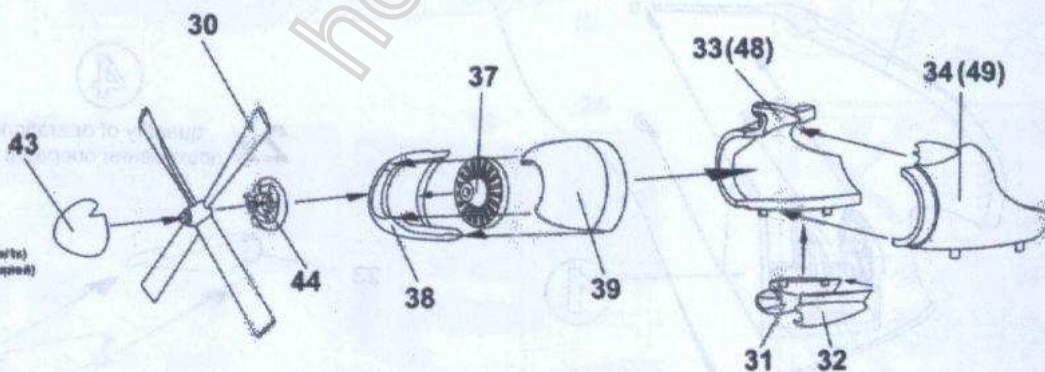


5  optional variants

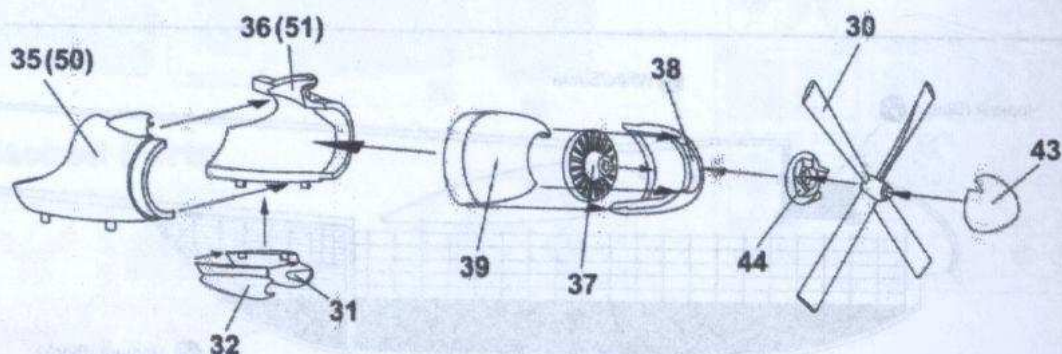


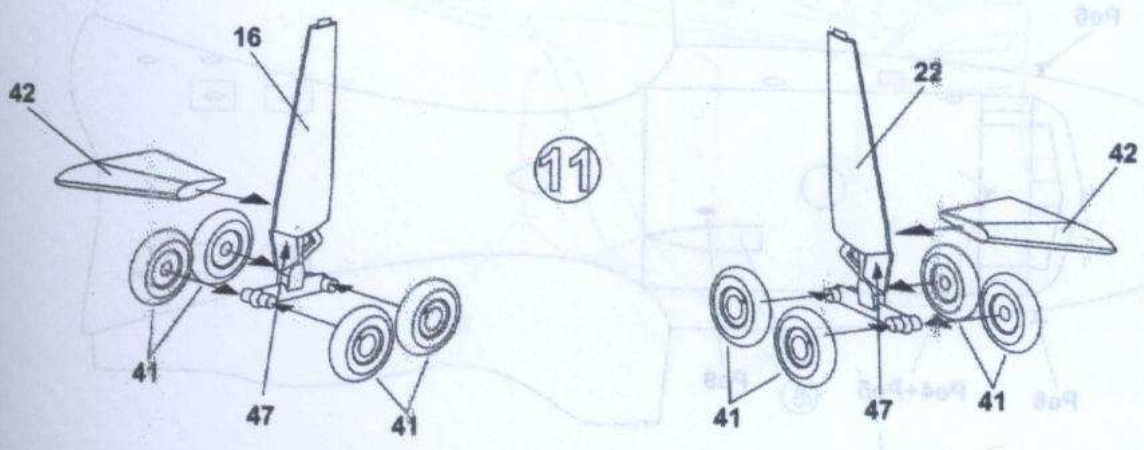
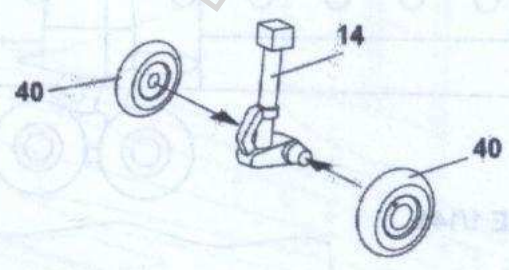
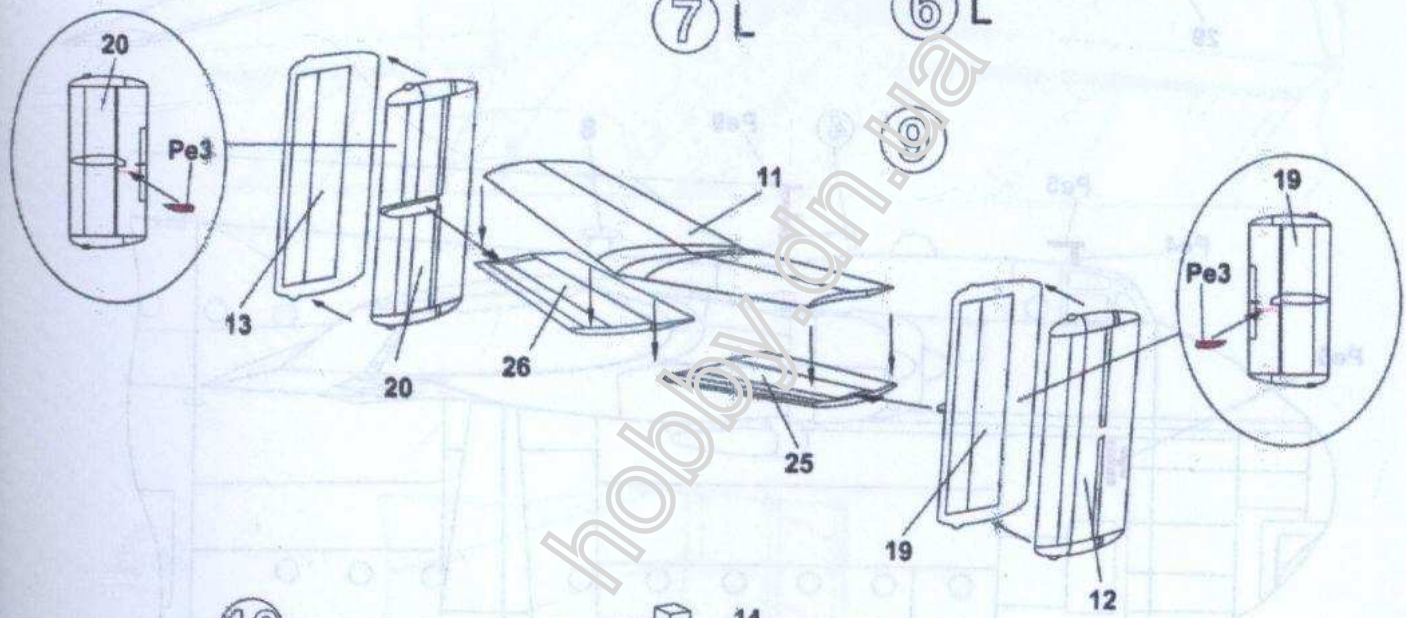
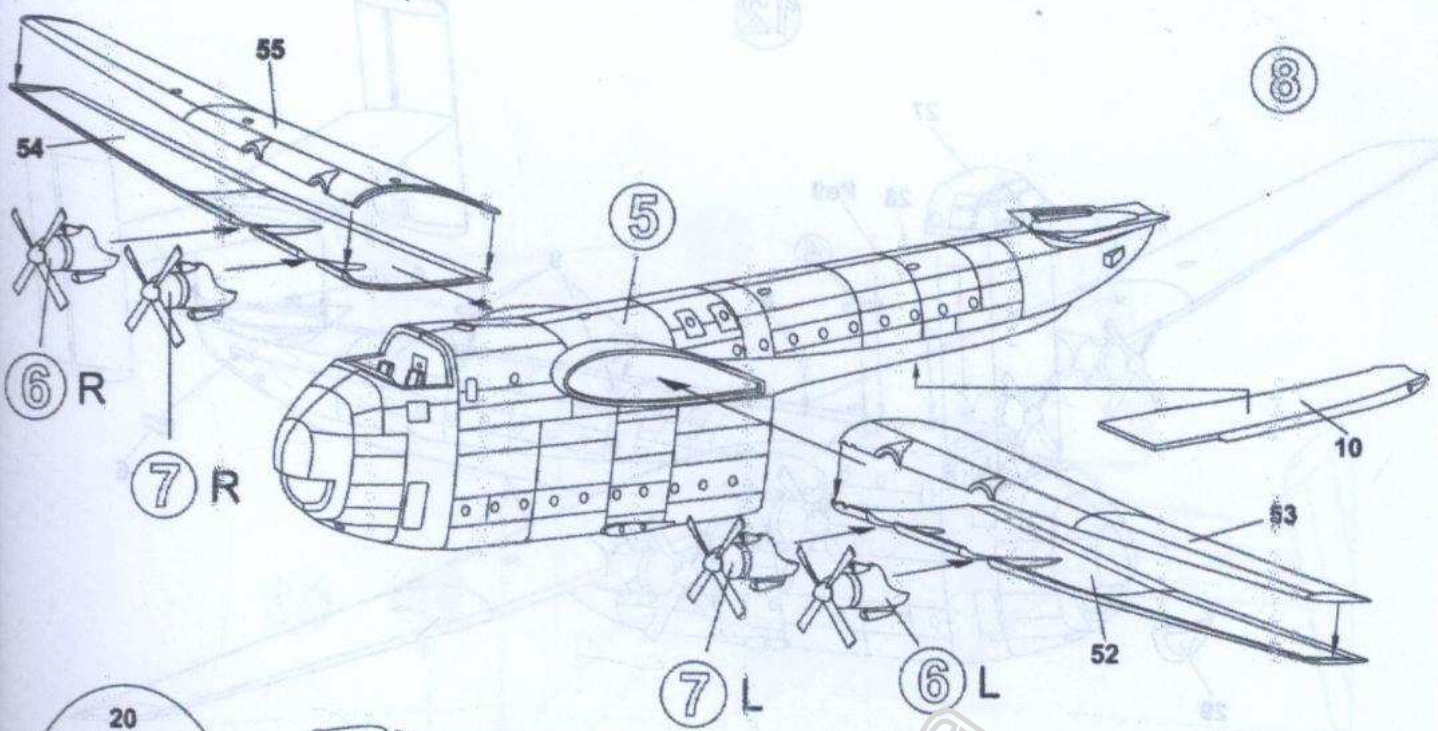
Модифікація для десантування вантажів
Modification required for air dropping

6 L+R
2x quantity of operations (parts)
повторення операцій (деталей)

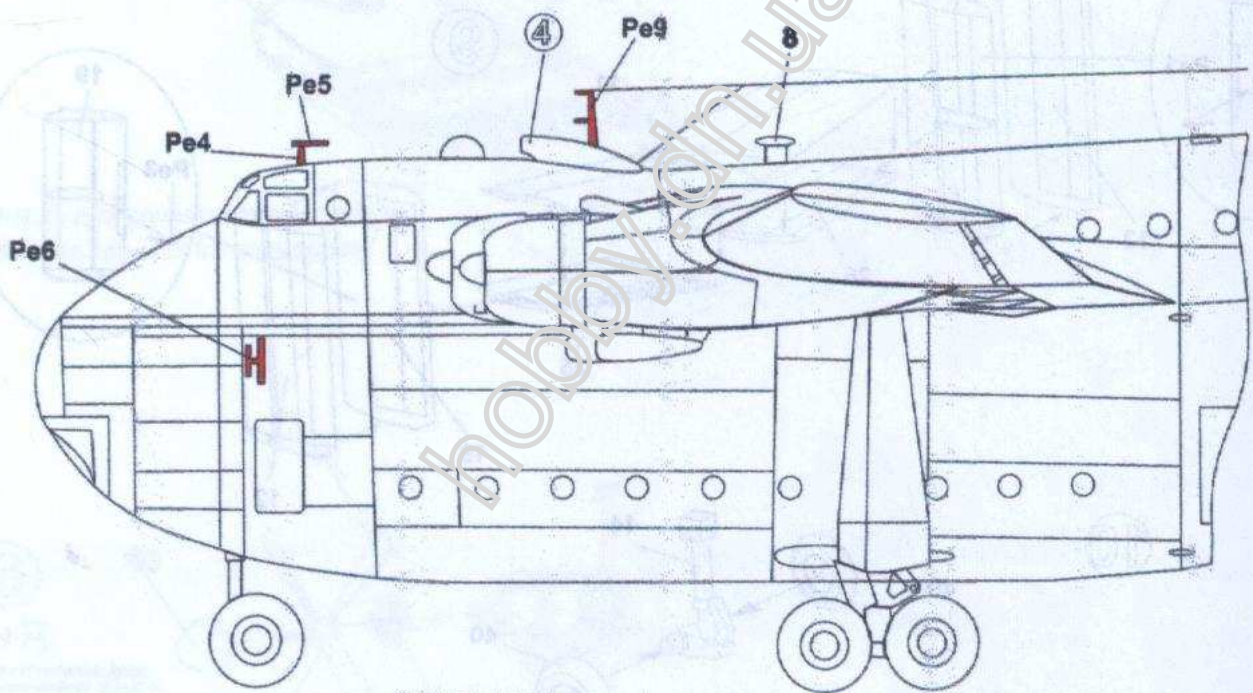
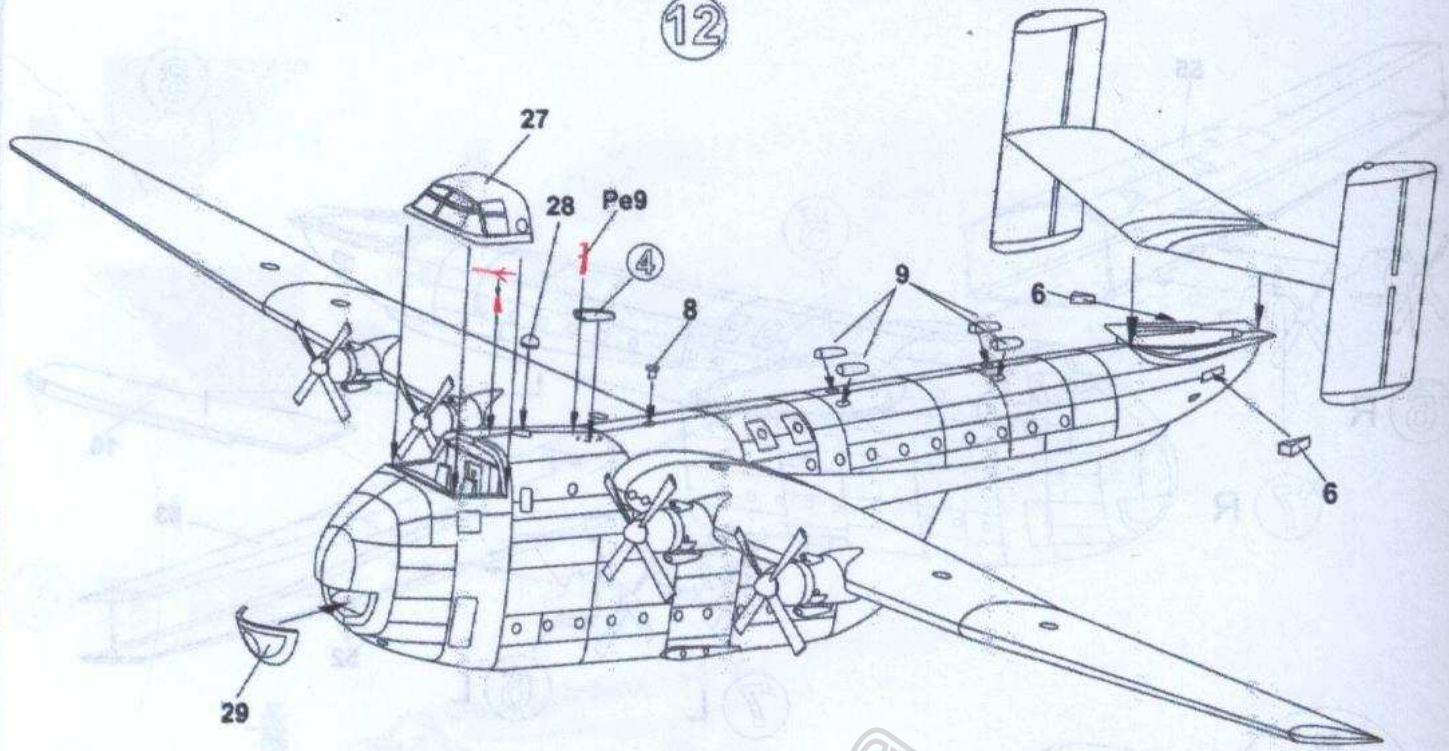


7 L+R
2x quantity of operations (parts)
повторення операцій (деталей)

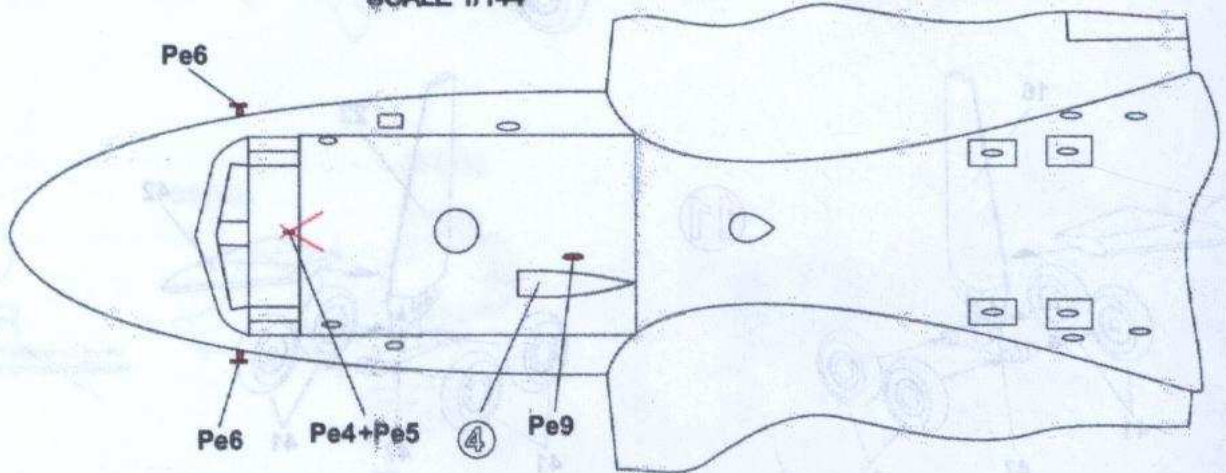




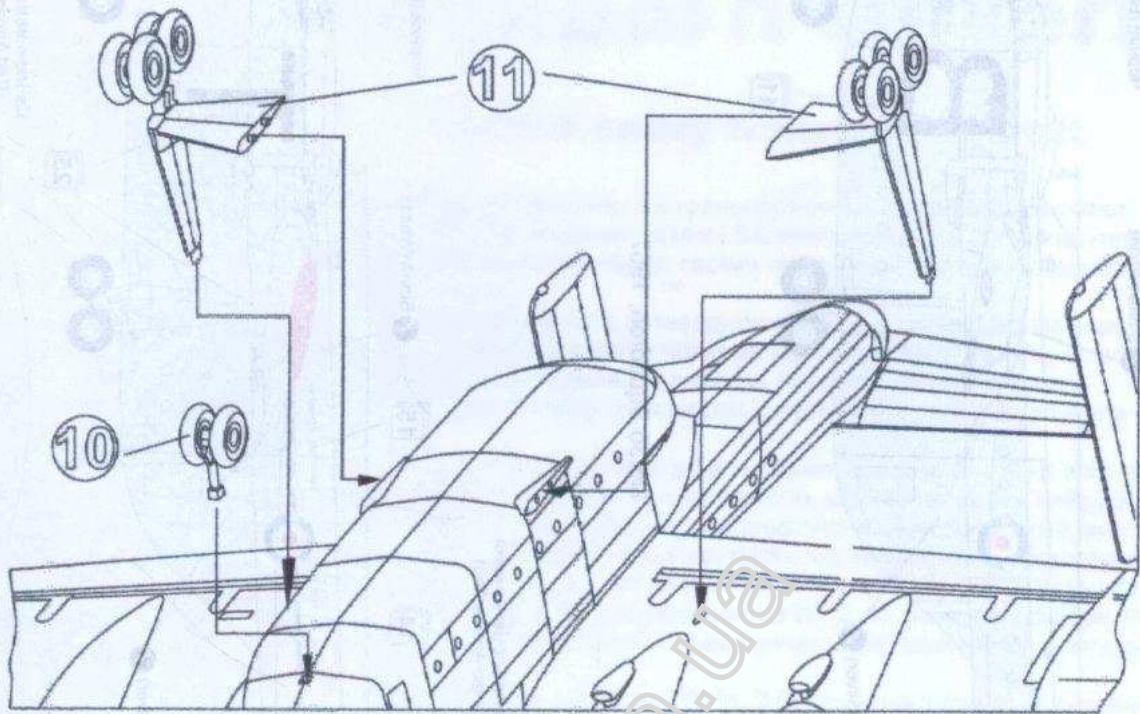
12



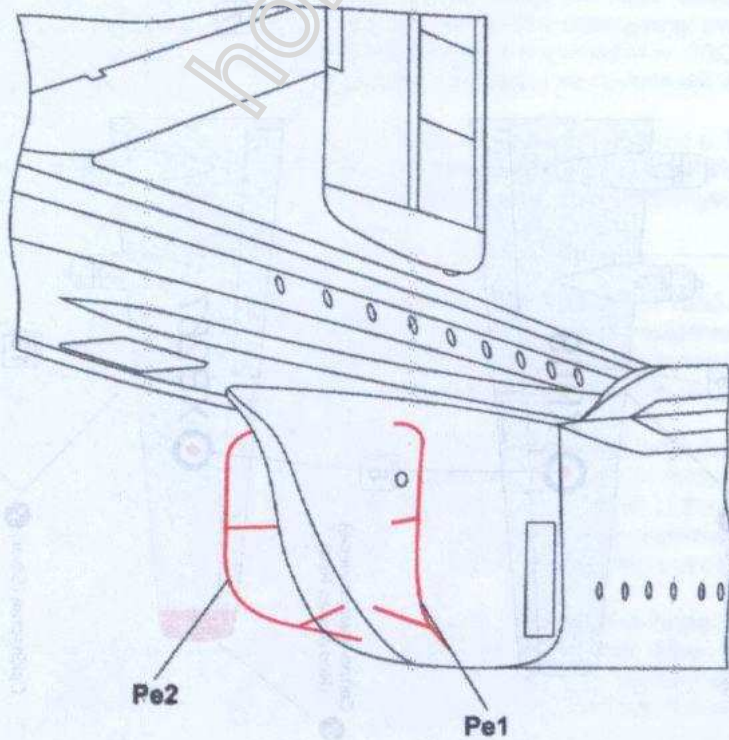
SCALE 1/144

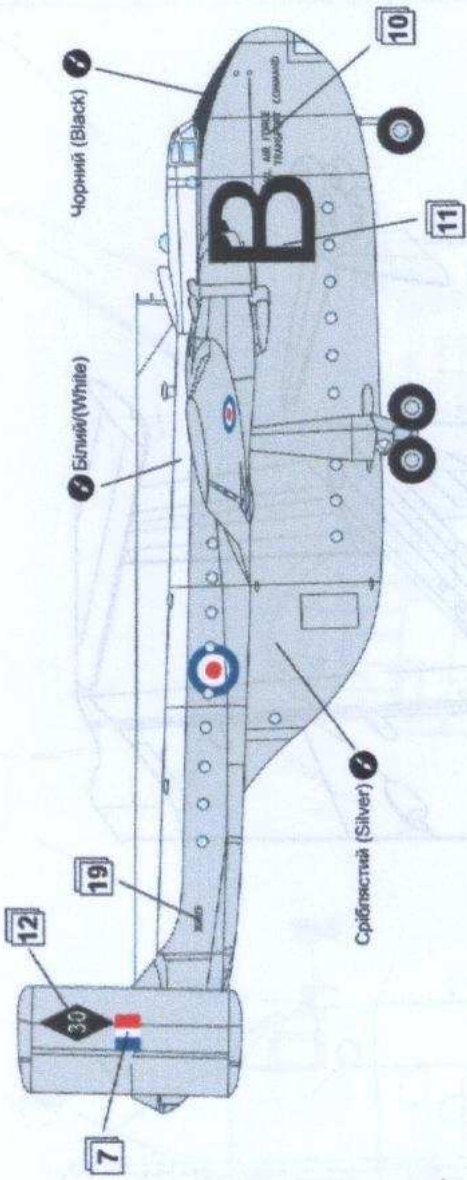
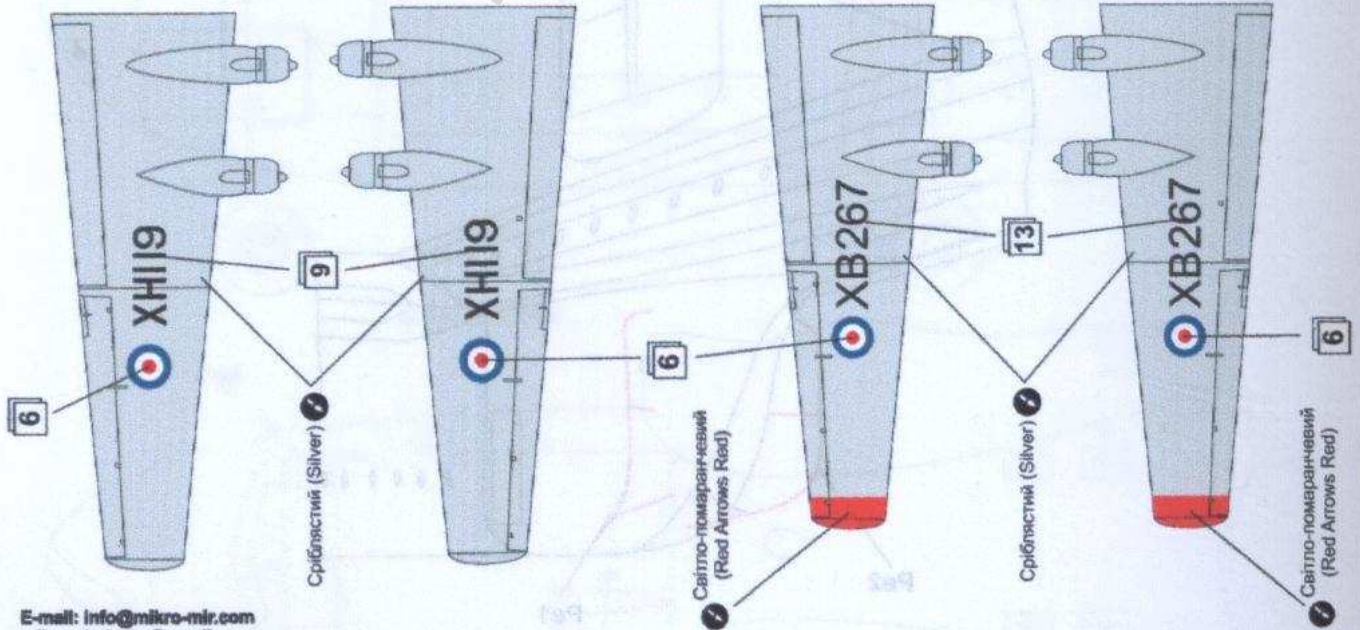


13

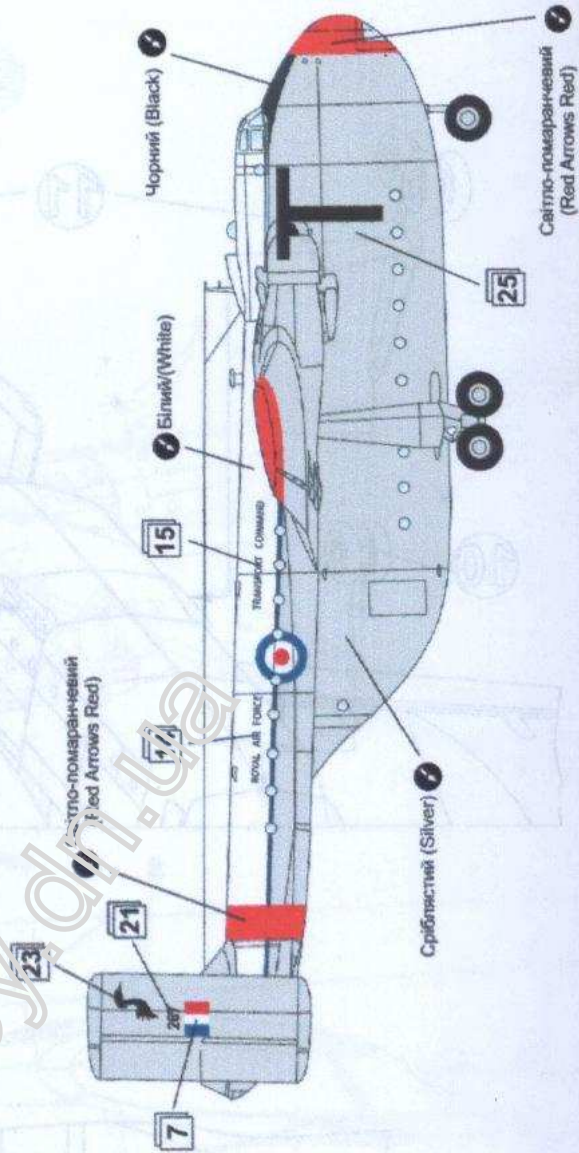


14





№30 Squadron, 1967

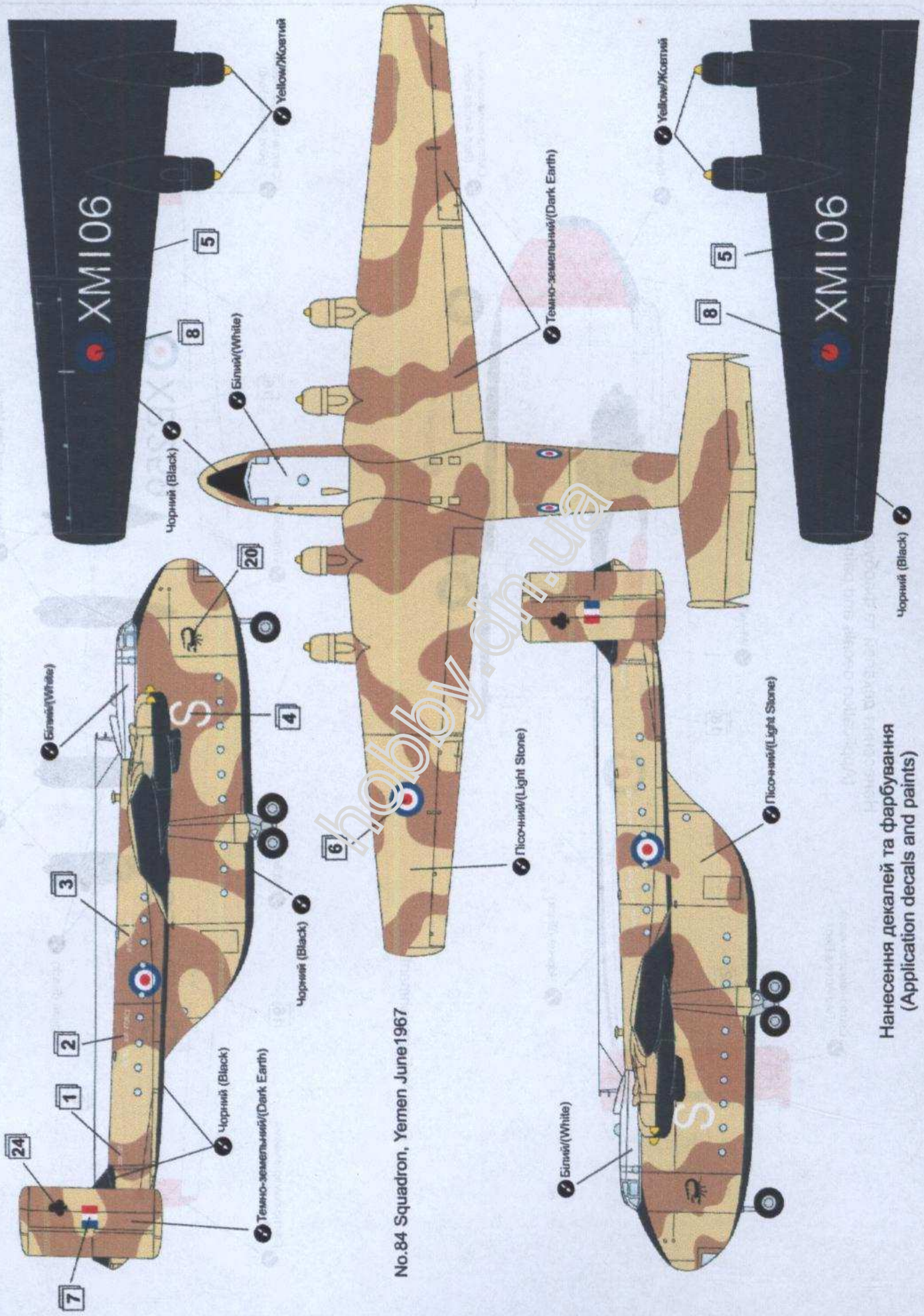


№47 Squadron, 1962

Нанесення декалей та фарбування
(Application decals and paints)

E-mail: info@mikro-mir.com
mikromir.dnopr@gmail.com
www.mikro-mir.com

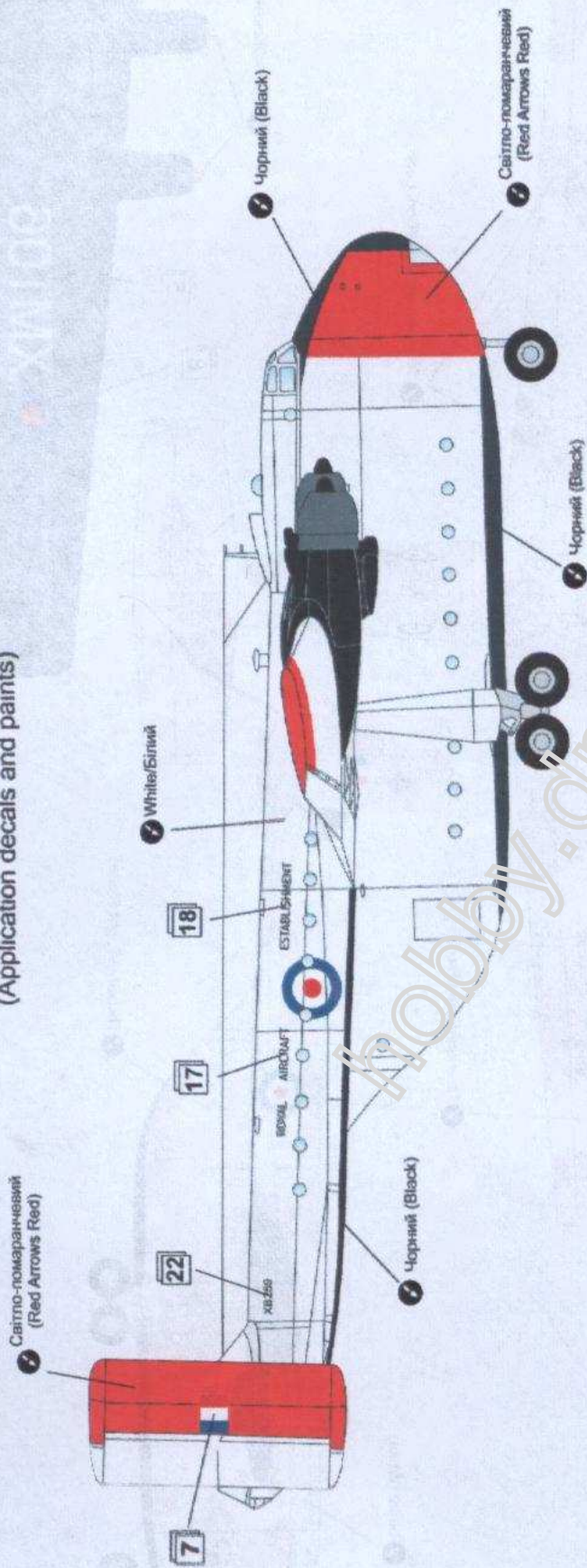
Made in Ukraine



No.84 Squadron, Yemen June 1967

Нанесення декалей та фарбування
(Application decals and paints)

Нанесення декалей та фарбування
(Application decals and paints)



Royal Air Establishment, 1973

