

SAAB B-5

CZ

Ve Švédsku licenčně vyráběný letoun Douglas model DB-8A-1 má původ u firmy Northrop. Northrop vyvinul z velmi úspěšného cestovního letounu Gamma podle požadavků U.S. Army Air Corps bitevní letoun označovaný ve verzi s pevným podvozkem A-17 a ve verzi se zatahovacím podvozkem A-17A. Letoun byl velmi dobře vyzbrojen, měl dobré letové výkony, přičemž byl poměrně levný. Jeho cena byla 19 000\$ za kus. První stroje A-17A byly dodány U.S. Army Air Corps počátkem roku 1937 a výroba tohoto modelu byla ukončena v září 1938. Letoun A-17A byl považován za nejrychlejší a nejefektivnější útočný letoun, který byl použit během válečných manévrů v USA v letech 1938-1939, přesto se však U.S. Army Air Corps rozhodlo pro investici do vývoje dvoumotorových útočných letounů. Výroba verze A-17A již dohala pod značkou nového vlastníka. Společnost Northrop, jako dceřiná společnost Douglas Aircraft Co., se dne 31. srpna 1937 stala výrobní divizí společnosti Douglas v El Segundo. Firma Douglas podařenou konstrukci označila DB-8 a začala ji nabízet k exportu. Kromě Jihoafrické Unie (Nomad Mk.I), Francie, Argentiny (DB-8A-2), Holandska (DB-8A-3N) a dalších zemí o stroj projevil zájem i Švédsko. Zakoupilo zkušební kus označený DB-8A-1 a licenci na výrobu v domácí továrně SAAB. Výroba probíhala od roku 1938 a stroje byly vyráběny pod označením B-5B a B-5C. Proti jiným verzím, které používaly motory americké provenience dalo švédské letectvo přednost britskému motoru Bristol Pegasus. Odlišné bylo i další vybavení. Letouny B-5 měly totiž jako jediné verze DB-8 výklopnou vidlici pro svrhávání pum ve střemhlavém letu. Pro drsné severské podmínky bylo počítáno s variabilní montáží lyží. Letouny sloužily ve švédském letectvu po celou válku - poslední dolétaly v padesátých letech. Protože Švédsko bylo neutrální, nedostaly se do bojových akcí.

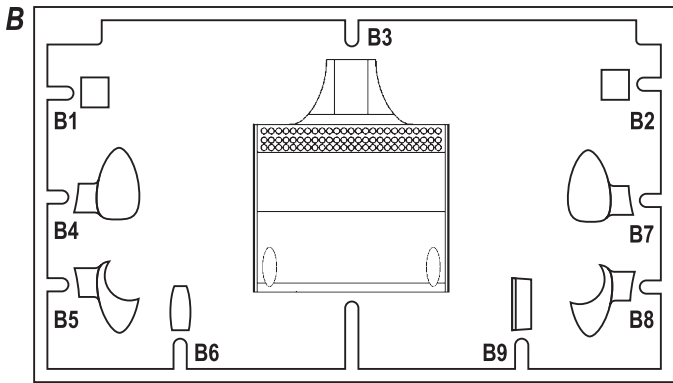
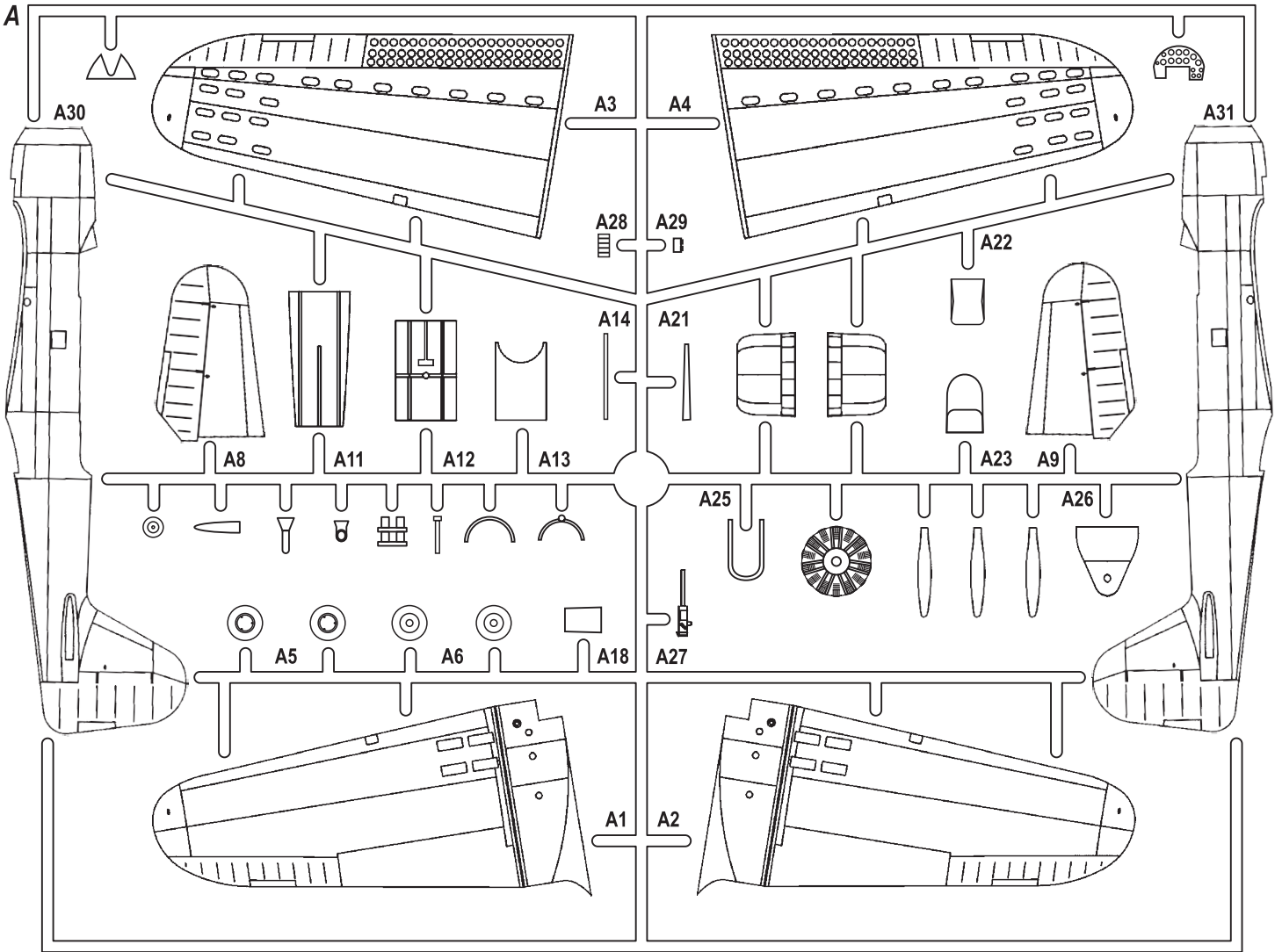
Technické údaje: rozpětí 14,55 m, délka 9,70 m, maximální rychlost 335 km/hod při hladině moře, operační dostup 6900 m, maximální dolet 800 km.

EN

Swedish license built Douglas model DB-8A-1 has its origin in Northrop Company. Northrop Company developed it from the highly successful Gamma commercial monoplane for U.S. Army Air Corps. The ground support aircraft fitted with a fixed undercarriage was designated A-17 and with retractable undercarriage A-17A. The aircraft had heavy armament, good flying characteristics and its production was rather cheap. The price was set at \$19.000 for one machine. The first A-17s were delivered to U.S. Army Air Corps in the beginning of 1937 and the production of this version stopped in September 1938. A-17As were considered the fastest and the most effective attack planes to participate in US War Field Days during 1938-1939. Nevertheless the U.S. Army Air Corps decided to support development of two engined ground attack plane. The A-17 A was produced by new owner's trademark. Northrop Company, which was Douglas Aircraft Co. filial, on 31st August 1937, became the production part of Douglas Co. in El Segundo. Douglas Co. designated the aircraft DB-8 and offered it for export to foreign countries. Among others like South African Unionc (Nomad Mk.I), France, Argentine (DB-8A-2), Holland (DB-8A-3N) also Sweden was interested in purchasing it. Sweden purchased one test aircraft designated DB-8A-1 and production license for domestic Saab Company. The production started in 1938 and the aircraft were designated B-5B and B-5C. Swedish machines were powered by British Bristol Pegasus engine not like the other versions powered by US provenience engines. Other equipment was different, too. B-5 aircraft were the only ones to have the swing arm installed for dive bombing. Due to the harsh northern condition the possibility of ski undercarriage was considered. The aircraft served within the Swedish Air Force thru the whole WW II and the last ended its service in 50s. They were never used in combat since Sweden was neutral state.

Technical specification: Span 14.55 m, Length 9.70 m, Maximum Speed 335 kph at sea level, Ceiling 6900m, Range 800 km

PLASTIC PARTS



CLEAR PARTS (CP)

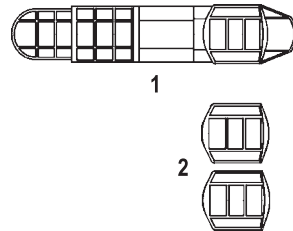
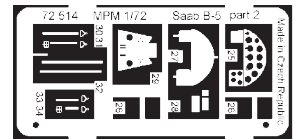
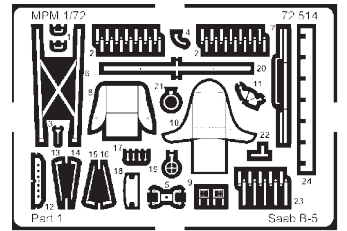


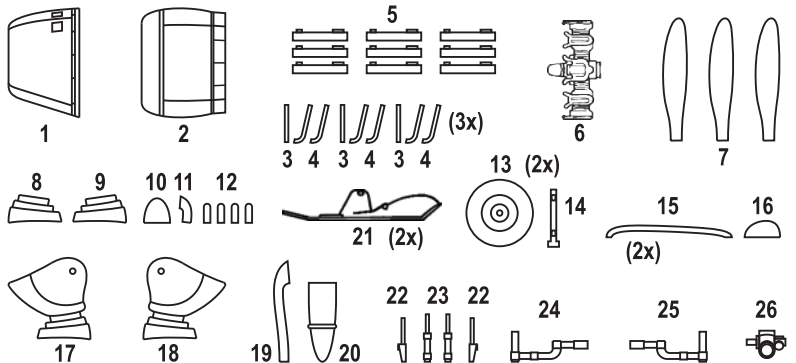
PHOTO-ETCHED PARTS (PP)



Barvy GUNZE / GUNZE Colour No.

A	Černá / Black	H12 / C33
B	Barva pneu / Tire Black	H77 / C137
C	Šedá / Grey	H306 / C306
D	Červená / Red	H3 / C3
E	Červeno hnědá / Red Brown	H47 / C41
F	Barva plátna / Tan	H27 / C44
G	Barva dřeva / Wood Brown	H37 / C43
H	Hliník / Aluminium	H8 / C8
I	Tmavý kov / Dark Iron	H28 / C78
J	Koroze / Rust	H344
K	Chromová základní žlutá / Zinc Chromate Yellow	C352
L	Interierová zelená / Interior Green	H351 / C351

PUR



SYMBOLS



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLATKLEBER
COLLE CYANOACRYLAT



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVÉ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

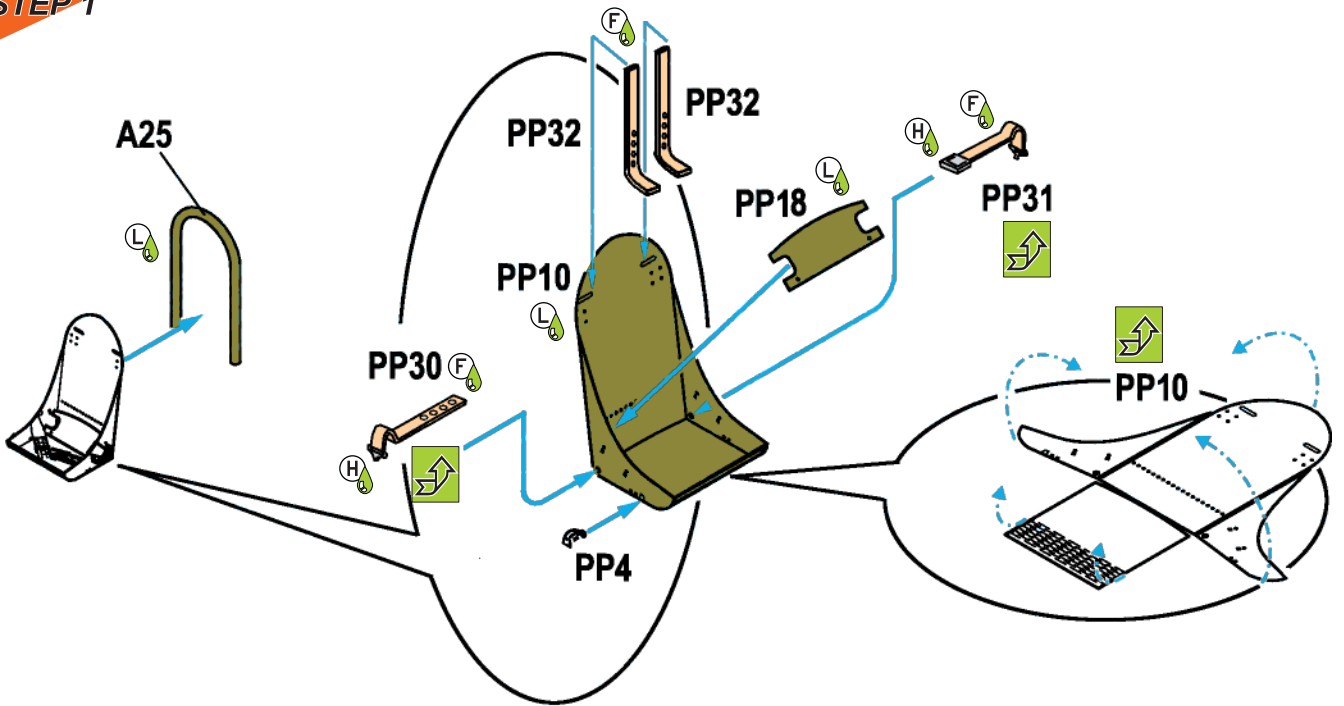


GSI
colour code

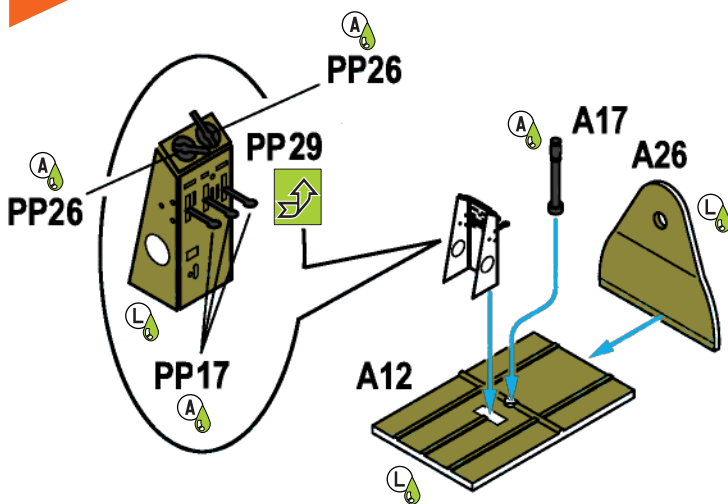
NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

ASSEMBLY

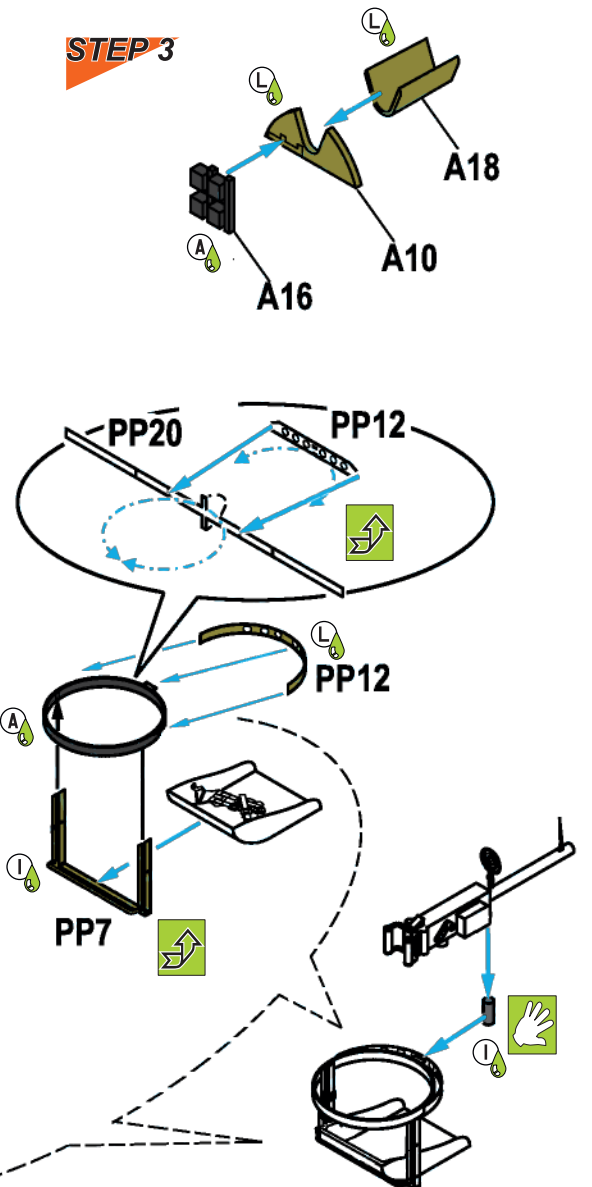
STEP 1



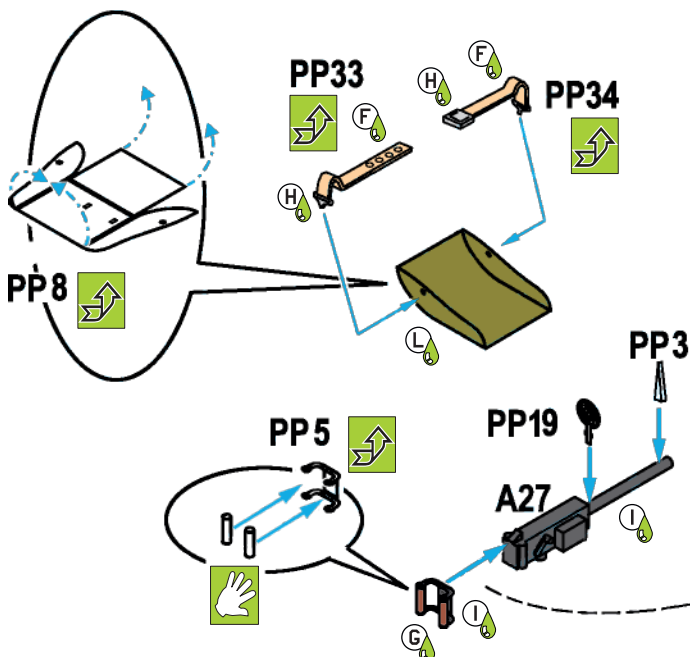
STEP 2



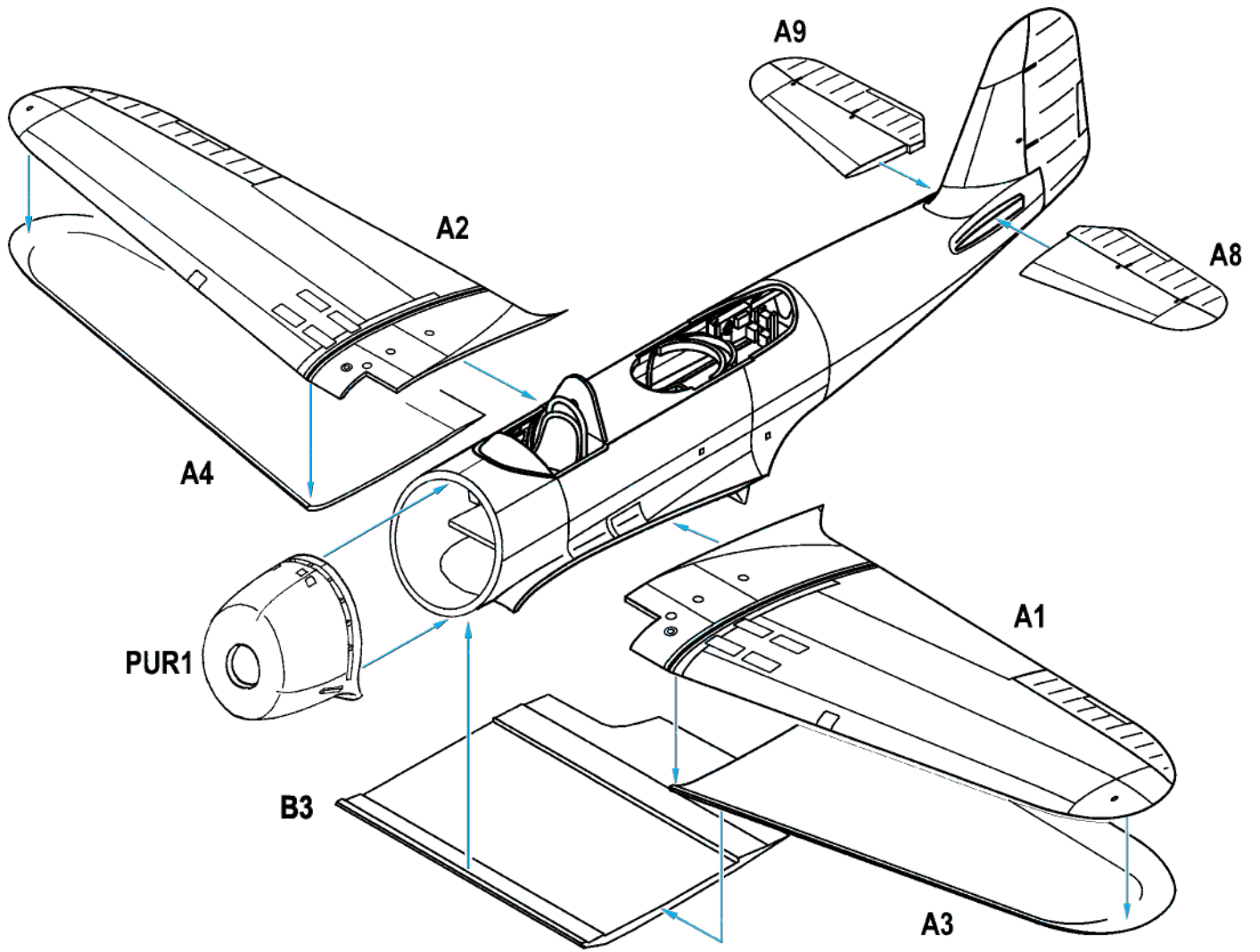
STEP 3



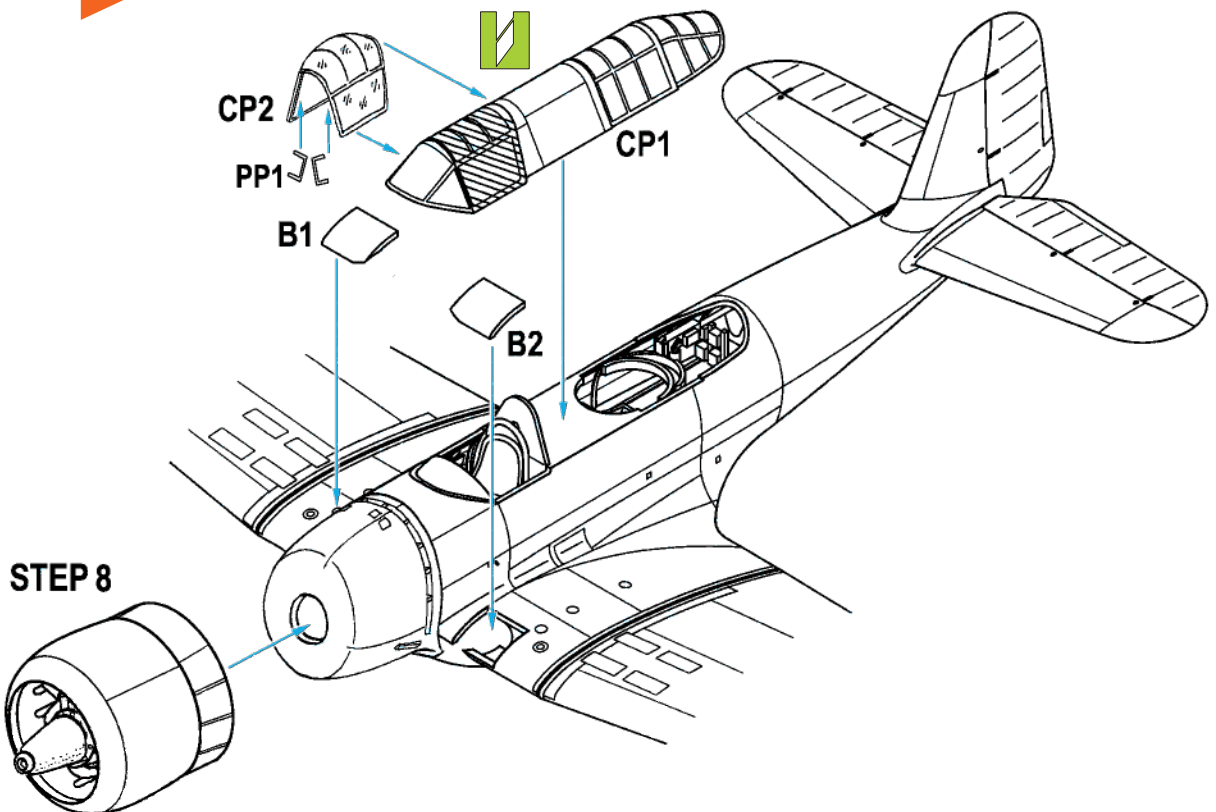
STEP 4



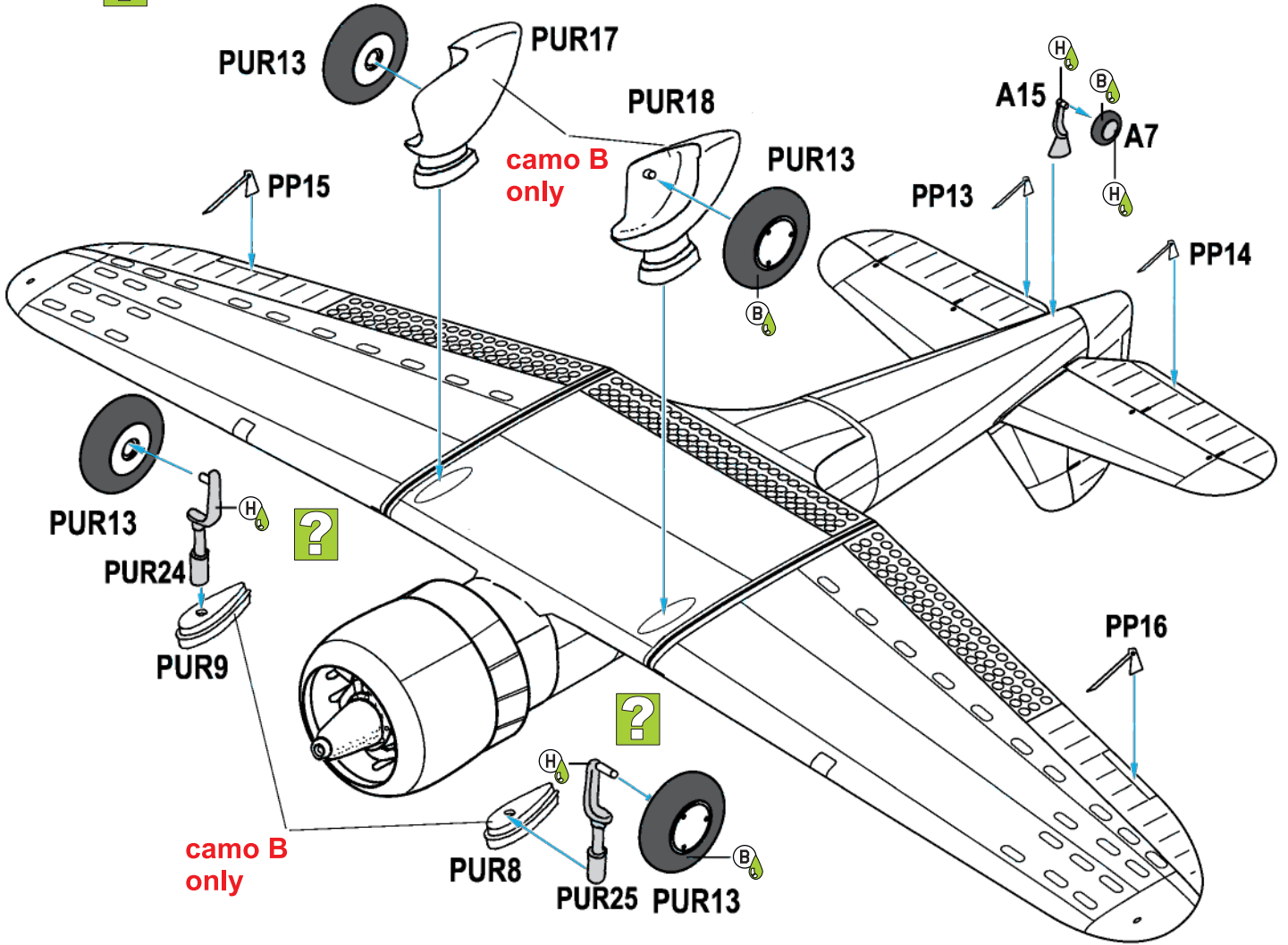
STEP 9



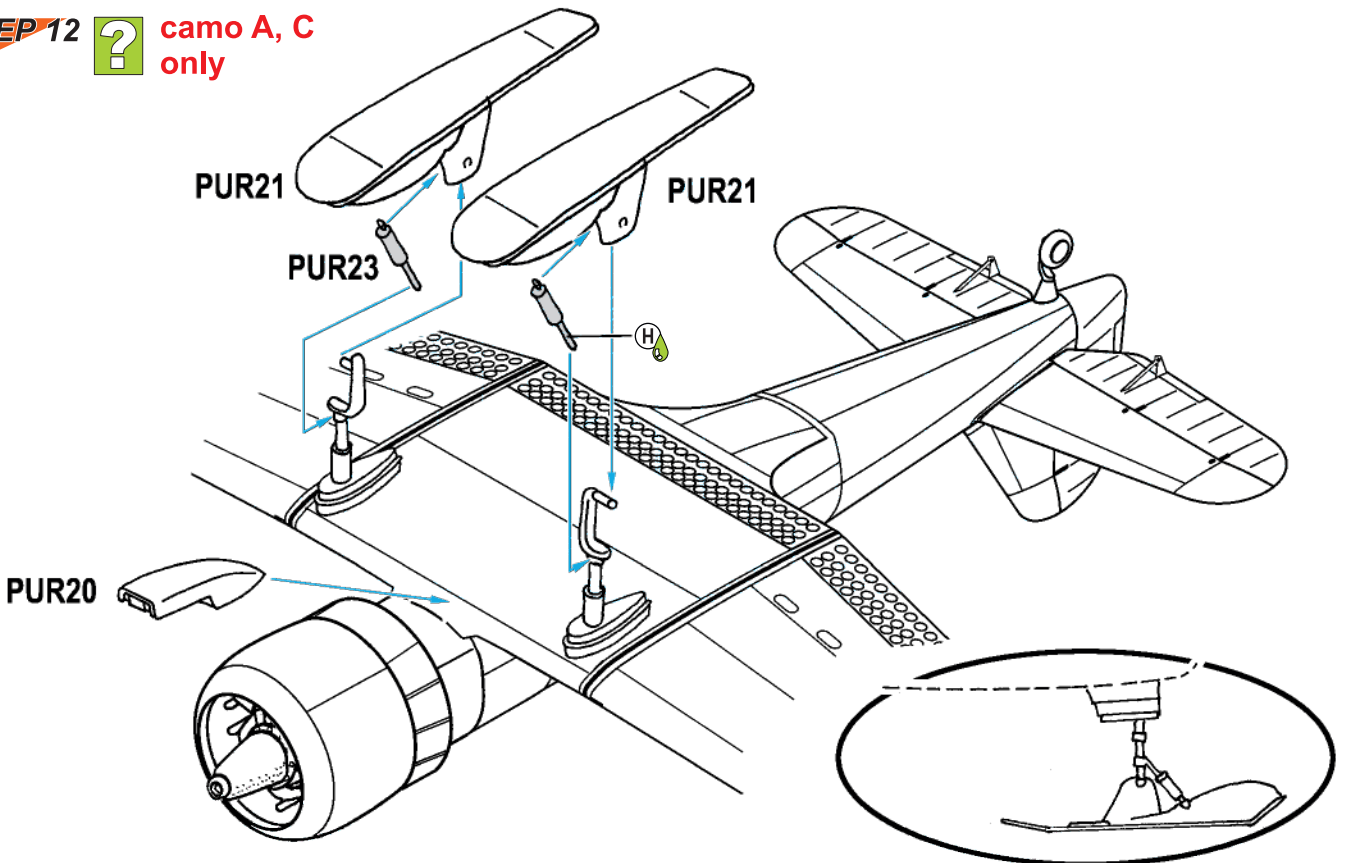
STEP 10



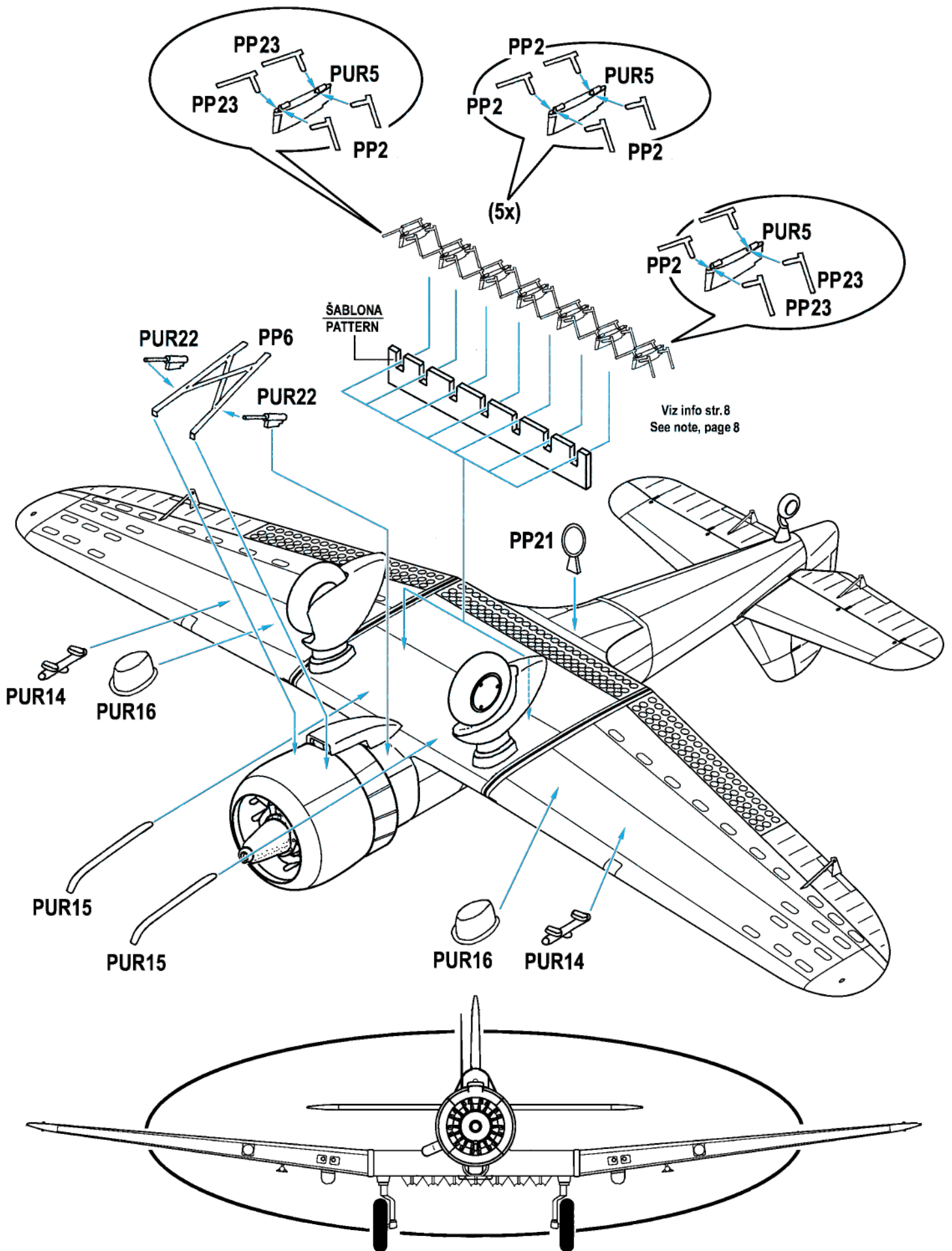
STEP 11 ?

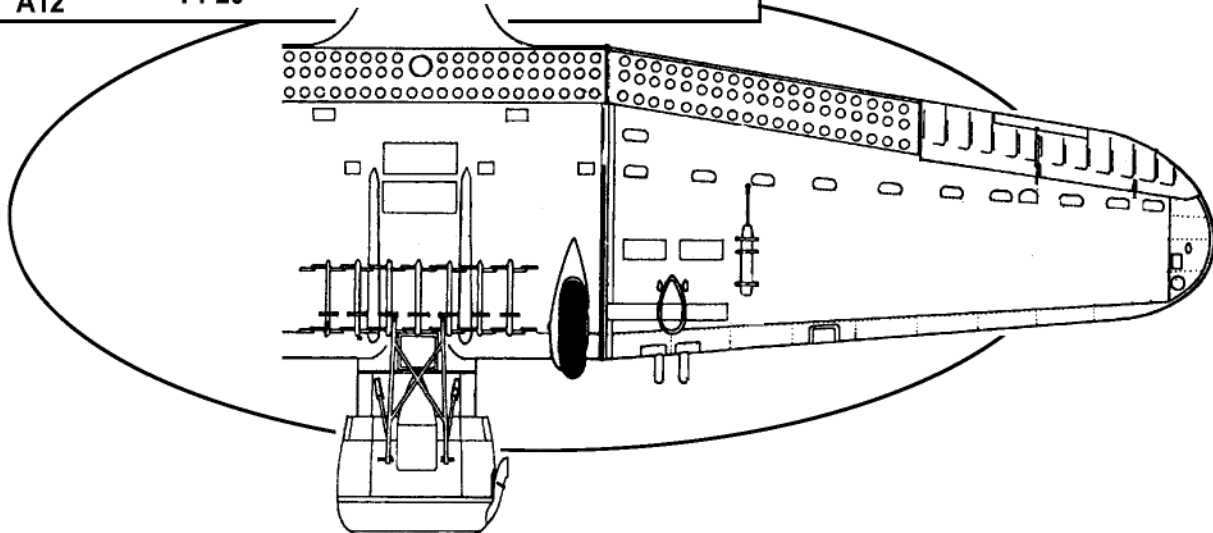
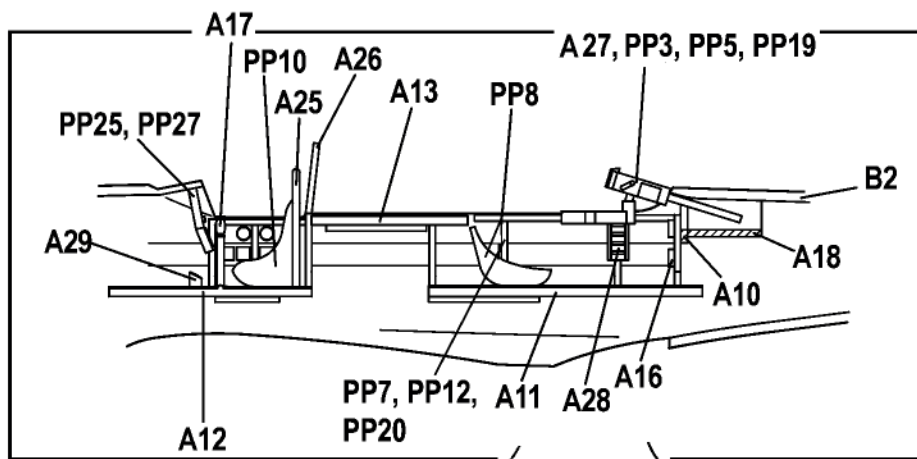
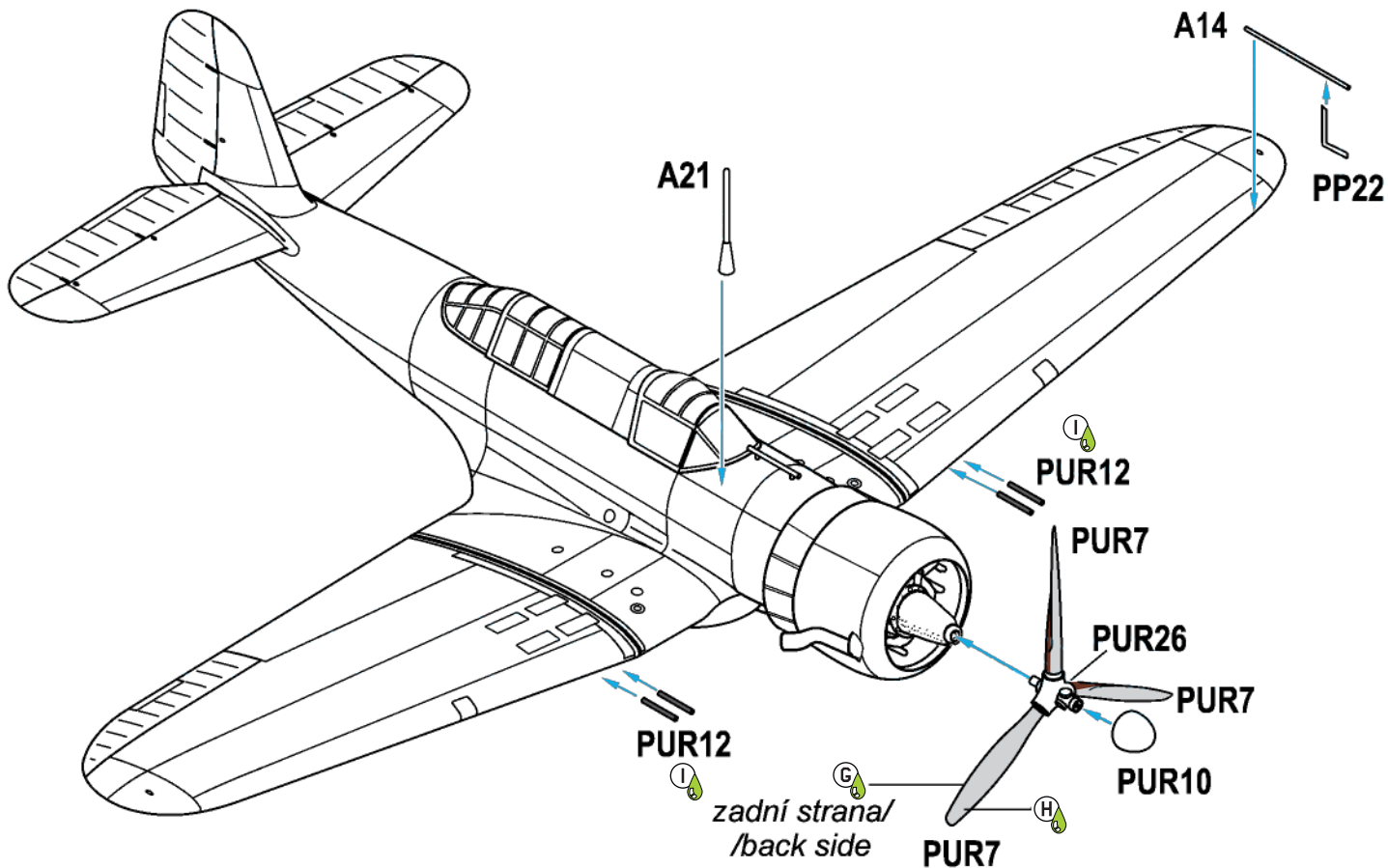


STEP 12 ? camo A, C only



STEP 13

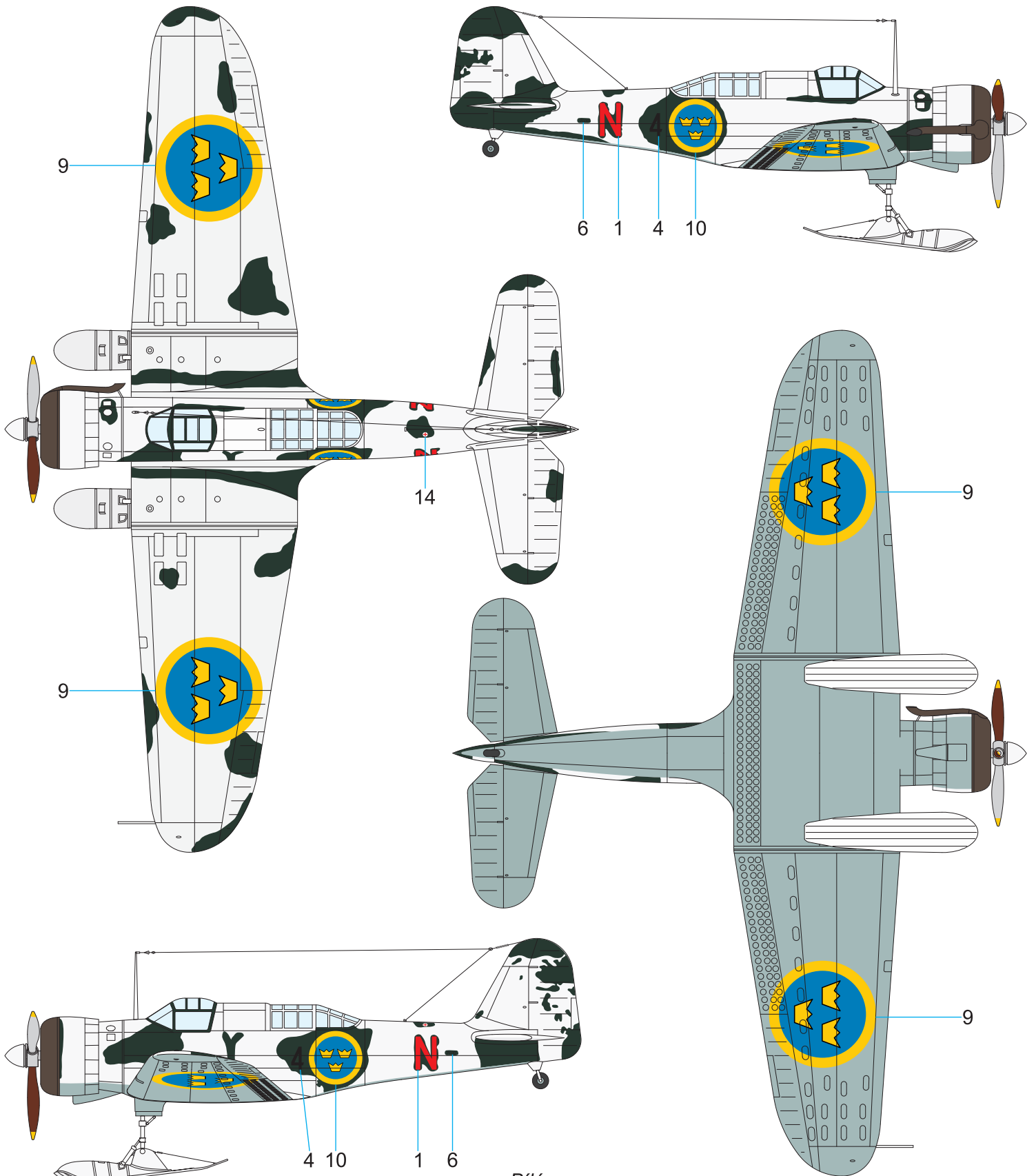




SAAB B-5B (7030) N 4, Flygflotilj 4, zima 1943/44.
 V letním období létal letoun s kolovým podvozkem
 s aerodynamickými kryty.

SAAB B-5B (7030) N 4, Flygflotilj 4, winter 1943/44.
 During summer time the machine flew with wheeled
 landing gear with wheel spats.

Camo A



 Tmavá zelená
 Dark Green
 H320/ C320

 Modro šedá
 Blue-Grey
 H324/ C324

 Opálený kov
 Burnt Iron
 H76/ C61

 Černá
 Black
 H2/ C2

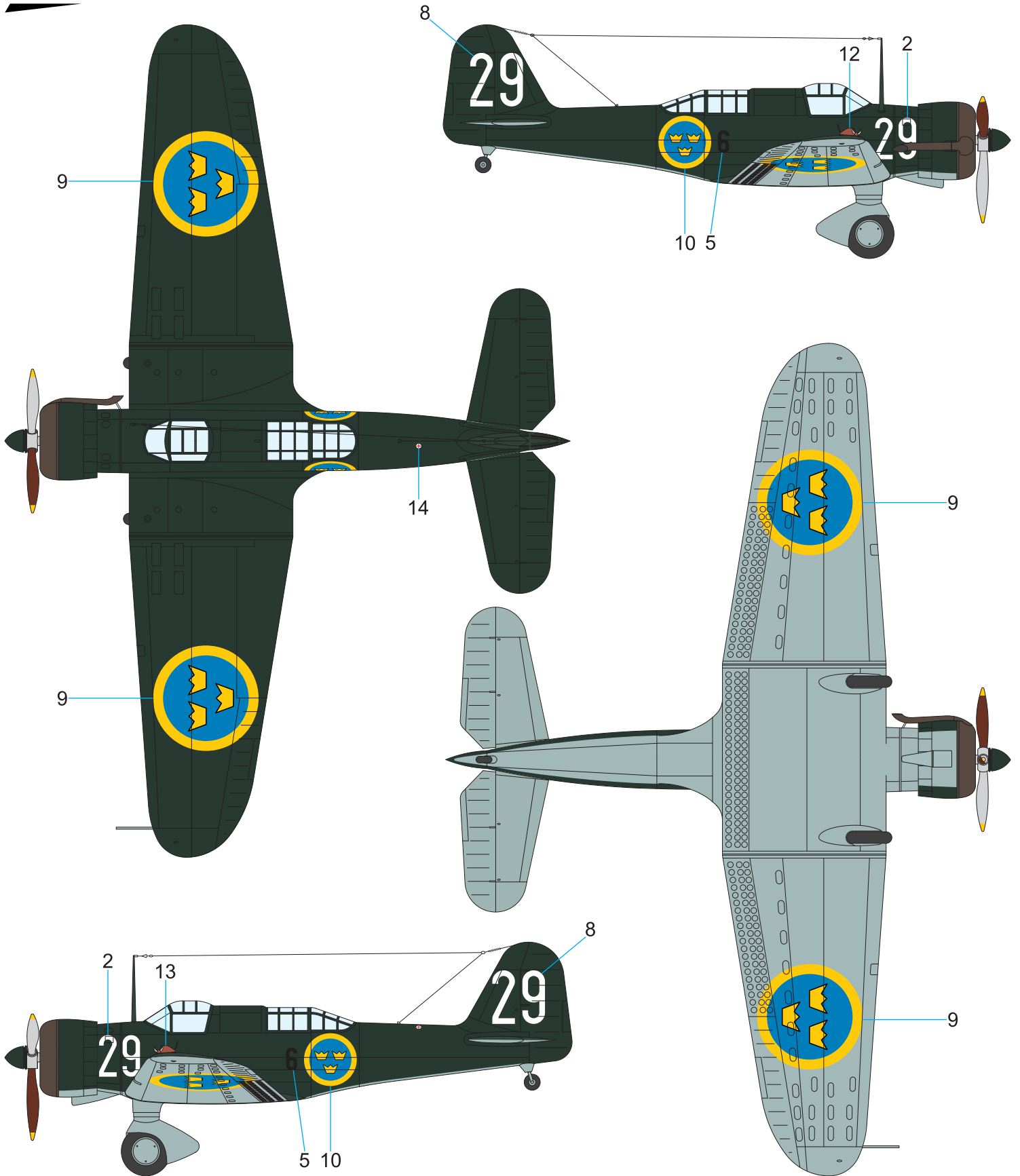
 Žlutá
 Yellow
 H4/ C4


 Bílá
 White
 H1/ C1

SAAB B-5B Flygflotilj 6, 1943. Letoun létal také se sejmутými kryty podvozku.

SAAB B-5B Flygflotilj 6, 1943. This machine also flew with removed wheel spats.

Camo B



 Tmavá zelená
Dark Green
H320/ C320

 Modro šedá
Blue-Grey
H324/ C324

 Opálený kov
Burnt Iron
H76/ C61

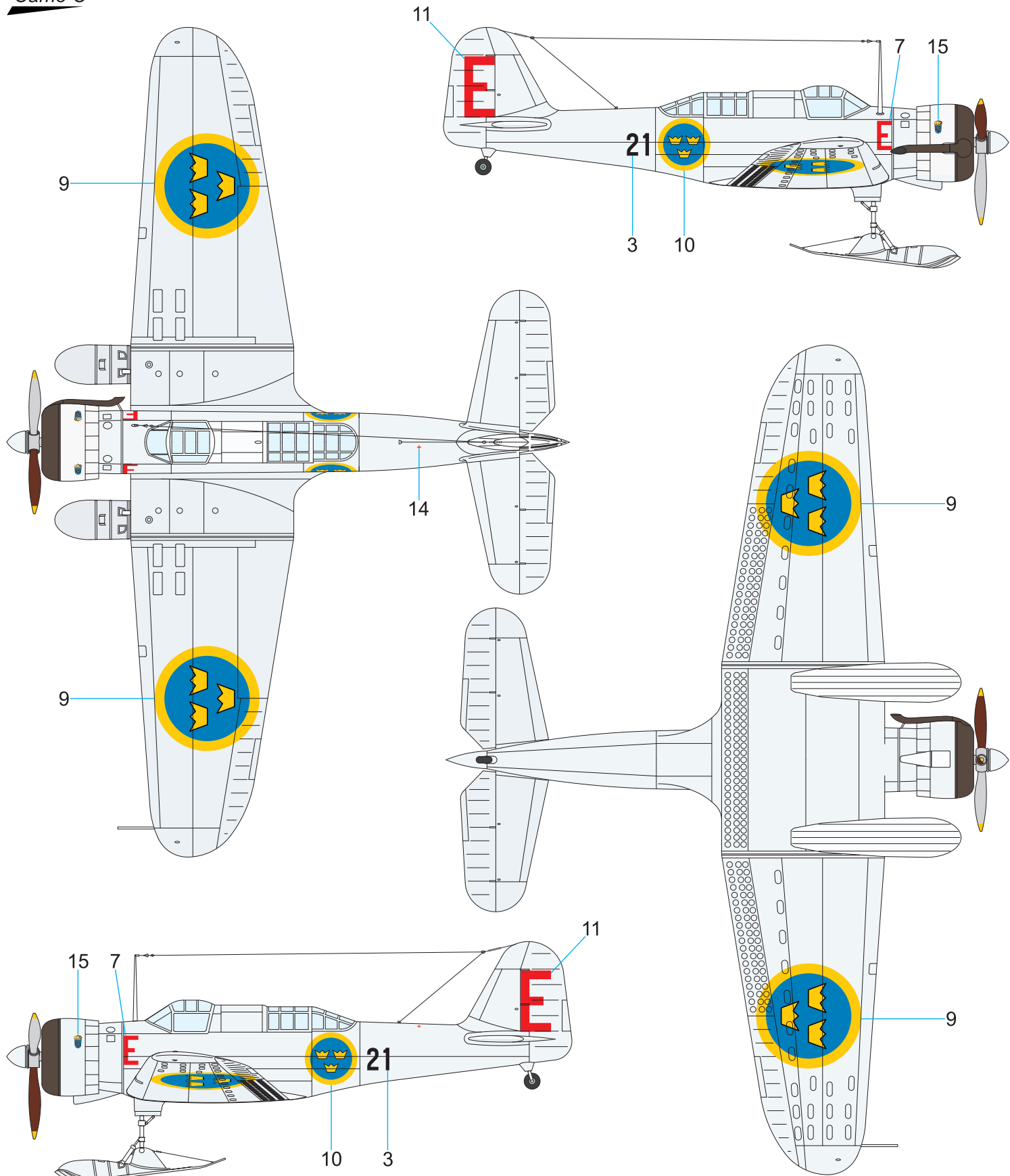
 Černá
Black
H2/ C2

 Žlutá
Yellow
H4/ C4

SAAB B-5B (7017) Flygflotilj 21, 1944. V letním období létal letoun s kolovým podvozkem bez aerodynamických krytů.

SAAB B-5B (7017) Flygflotilj 21, 1944. During summer time the machine flew with wheeled landing gear without wheel spats.

Camo C



Hliník
Aluminium
H8/ C8

Opálený kov
Burnt Iron
H76/ C61

Černá
Black
H2/ C2

Žlutá
Yellow
H4/ C4



SH72281
DH 100 Vampire FB Mk.52
'In Northern Skies'



SH72339
DH 100
Vampire Mk.I
'The First Jet Guardians of Neutrality'



Q72313
Vampire Mainwheels
and Nosewheel



Q72325
Vampire Mk.5/9/ T.11
Mainwheels and Nosewheel

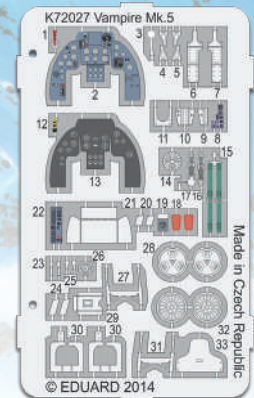


PHOTO-ETCHED PARTS

K72027
DH 100 Vampire FB Mk.5

K72029
DH 100 Vampire F Mk.3



Q72306
Vampire Mk.I Underwing
Slipper Tanks (2 pcs)