



1/72 SCALE MODEL CONSTRUCTION KIT

CONSOLIDATED B-24J LIBERATOR

Produced in greater numbers than any other American aircraft, the Liberator had a long and distinguished career with the US and Allied air forces. Never as glamorous a machine as the B-17 Fortress with which it shared the daylight heavy bombing offensive over Europe, the B-24 was even more versatile and was used as transport, a tanker, reconnaissance and anti-submarine bomber and for maritime reconnaissance. The design of the Liberator began in 1939 and the prototype XB-24 flew in December of the same year. Range was one of the main aims of the designers and instrumental in achieving this was the high aspect ratio Davis wing, the unusual form of which gave the maximum space for fuel. By the time of the first flight the Liberator had already been ordered by the USA and France and in 1940 the RAF ordered 164. Development of the first aircraft continued in 1940 and in January 1941 the first of the RAF bombers was delivered. The first RAF aircraft were not, however, employed as bombers but as transports, their great range making non-stop flights possible across the Atlantic by BOAC and the Trans-Atlantic Ferry Service. The next batch of Liberators arrived in mid-1941 and were modified for use by Coastal Command for reconnaissance duties, where their long range and useful load made them an obvious choice. These aircraft were equipped with radar and a gun-pack containing four 20mm cannon fitted beneath the nose. In June 1941, the USAAF received its first B-24As, these being used mainly in the transport role. Bomber

development continued and the first major production variant, the B-24D, appeared in combat in mid-1942. Employed initially in the Middle East on relatively minor operations, the type came to prominence on the spectacular low-level raid on the Ploesti oil fields in Rumania on August 1st, 1943. Of the 177 despatched, 57 were lost and the remainder widely scattered. Poor defensive firepower, particularly in the nose, prompted the development of the B-24G/H variants with two-gun nose turrets. The B-24J followed - the most widely used of all Liberators - and saw extensive service, principally in the Pacific where it was the main heavy bomber until the appearance of the B-29 in 1944, and in Europe flying daylight missions against Germany. The B-24J is the subject of this kit and markings for two aircraft are included: one for an aircraft of the 90th Bomb Group operating in the South West Pacific in 1944, and the other for an 8th Air Force Liberator of the 793rd Bomb Sq. 445th Bomb Group which early in 1944 became the first aircraft at the Norfolk airfield of Tibenham to complete a tour of duty of 25 missions. A grand total of 18,188 B-24s were built by Consolidated, Douglas, Ford and North American, the final aircraft being completed in May 1945. Powered by four 1,200 h.p. Pratt & Whitney R-1830 engines, the B-24J had a maximum speed of 300 m.p.h. at 30,000ft and a range of 1,700 miles with bomb load. Defensive armament consisted of ten 0.5in machine-guns and bomb load varied up to a maximum of 12,800lb. wing span, 110ft, length 67ft 2in.

Produit en plus grand nombre que tout autre avion américain, le Liberator a servi longtemps - et avec distinction - les armées de l'air américaines et alliées. Sans jeter du prestige de la Forteresse B-17, avec laquelle il volait de conserve au cours des grands raids de jour sur l'Europe, le B-24 était encore plus souple et servait aussi bien d'avion de transport que de citerne, d'appareil de reconnaissance et de bombardier anti sous-marins, ainsi que d'avion de reconnaissance en mer. Les premières études du Liberator datent de 1939 et le prototype (XB-24) vola pour la première fois en décembre de la même année. L'autonomie à longue portée était l'un des principaux objectifs de ses créateurs, et le rapport élevé envergure/profondeur de l'aile Davis - dont la forme originale donnait un espace de stockage maximal du fuel - contribua pour une grande part à l'obtention du résultat. Dès le jour de son premier vol, le Liberator avait déjà été commandé par les USA et la France et, en 1940, la RAF en commandait 164. Les développements continuèrent, et en janvier 1941, le premier bombardier fut livré à la RAF. Cependant, ce n'est pas en tant que bombardiers que la RAF utilisa ces premiers appareils, mais pour le transport, car leur grande portée permettait d'effectuer des vols sans escale au-dessus de l'Atlantique, les exploitants d'alors étant la BOAC et Trans-Atlantic Ferry Services. Le lot de production suivant fut prêt à la mi-1941, et les forces armées côtières transformèrent les Liberators en avions de reconnaissance, choix qui s'imposait en effet en raison de l'autonomie considérable et de la charge utile importante de ces appareils. Les avions furent équipés de radars et d'un poste contenant 4 canons de 20mm montés sous le nez. En juin 1941, l'USAAF recevait ses premiers B-24A, utilisés principalement dans un rôle de transport. La mise

au point du bombardier continua et la première variante importante de série, le B-24D, apparut dans les combats au milieu de l'année 1942. Employé tout d'abord au Moyen-Orient pour des opérations relativement peu importantes, le modèle se mit en évidence lors du spectaculaire raid à basse altitude sur les champs pétrolifères de Ploesti, en Roumanie, le 1er août 1943. Sur les 177 appareils envoyés, 57 furent perdus et les autres furent dispersés. Un pouvoir de feu défensif faible, particulièrement à l'avant, conduisit rapidement à la mise au point des variantes B-24G/H, avec des tourelles avant à deux mitrailleuses. Ces modèles furent suivis du B-24J - le plus largement utilisé de tous les Liberators - dont l'activité fut très complète, en particulier dans le Pacifique où il demeura le principal bombardier lourd jusqu'à l'apparition du B-29 en 1944, et pour des missions de vol diurne en Europe contre l'Allemagne. Le B-24J est le thème de cette trousse d'assemblage et des marques de reconnaissance pour deux appareils sont inclus: l'une pour un avion du 90ème Groupe de Bombardement opérant dans le Sud Ouest Pacifique en 1944, et l'autre pour le 8ème Air Force Liberator du 793ème Esc. de Bombardement, 445ème Groupe de Bombardement, lequel débuta en 1944 le premier avion de la base aérienne Norfolk de Tibenham à réaliser un service de 25 missions. Il fut construit par Consolidated, Douglas, Ford et North American un total de 18,188 B-24, l'appareil final étant terminé en mai 1945. Muni de quatre moteurs R-1830 Pratt & Whitney, de 1200 c.v. le B-24J avait une vitesse maximum de 492 km/h à 9144 m et une portée de 2736 km avec sa charge de bombes. L'armement défensif se composait de 10 mitrailleuses de 12,7 mm et la charge de bombes pouvait atteindre un maximum de 5806 kg. Envergure des ailes: 33 m, longueur: 20 m.

Die Liberator wurde in größeren Stückzahlen produziert als irgendein anderer amerikanischer Bomber und kam lange und erfolgreich bei der US- und alliierten Luftwaffen zum Einsatz. Sie stand nicht so im Mittelpunkt wie die B-17 Fortress, mit der zusammen sie an der Tagesbomberoffensive über Europa beteiligt war, doch war sie sicherlich vielseitiger, u.a. als Transporter, Tanker, Aufklärer, Überwacher und Seeüberwachungsflugzeug, zum Einsatz gekommen. Die Entwicklung der Liberator begann 1939. Noch im Dezember des gleichen Jahres machte der Prototyp den Erstflug. Besonders Augenmerk richteten die Konstrukteure auf eine große Reichweite. Der sogenannte Davis-Flügel mit großer Streckung diente diesem Zweck ebenso wie seine ungewöhnliche Formgebung maximalen Raum für Kraftstoff gab. Schon zum Zeitpunkt des Erstfluges hatte die amerikanische und französische Luftwaffe Aufträge für den Liberator erteilt. 1940 bestellte auch die Royal Air Force 164 Maschinen. Die Erprobung der ersten Flugzeuge dauerte über das Jahr 1940 und im Januar 1941 kamen die ersten RAF-Bomber zur Auslieferung. Sie kamen indes nicht als Bomber, sondern bei der BOAC und dem Transatlantik-Überführungsdienst ihrer großen Reichweite wegen, die Nonstopflüge über den Atlantik ermöglichte, als Transporter zum Einsatz. Eine nächste Lieferung von Liberators erreichte England Mitte 1941, wo sie für Seeaufklärungs- und britischen Küstenkommando umgerüstet wurden, vor allem ihrer großen Flugdauer und Nutzlast wegen dafür bevorzugt. Diese Maschinen erhielten außerdem eine Radarausrüstung sowie ein Waffenpaket mit vier 20 mm Kanonen unter dem Rumpfbügel. Im Juni 1941 erhielt die amerikanische Luftwaffe die ersten Maschinen vom Typ B-24A, die hauptsächlich als Transportmaschinen eingesetzt wurden. Die Weiterentwicklung zum Bomber wurde festgesetzt, und die erste

wichtigere Produktionsvariante, die B-24D erschien im Kampfeinsatz Mitte 1942. Die Maschine, die zuerst im Mittleren Osten bei relativ kleinen Einsätzen Verwendung fand, wurde durch den spektakulären Tiefflugangriff auf die Ölfelder in Ploesti in Rumänien am 1. August 1943 bekannt. Von den 177 eingesetzten Maschinen gingen 57 verloren. Der Rest wurde in alle Winde zerstreut. Wegen der schlechten Verteidigungskraft, besonders im Bug, entstand die Entwicklung der Varianten B-24G/H mit doppelten Buggeschütztürmen. Darauf folgte die B-24J - die von allen Liberators am meisten eingesetzte - die lange im Einsatz blieb, besonders im pazifischen Raum, wo sie bis zum Auftauchen der B-29 im Jahre 1944 der wichtigste schwere Bomber blieb, ferner in Europa, wo Tageseinsätze gegen Deutschland geflogen wurden. Die B-24J ist das Thema dieses Bausatzes. Er enthält Markierungen für zwei Maschinen, eine für eine Maschine des 90. Bombengeschwaders, das 1944 im südwestlichen Pazifik eingesetzt wurde, die andere für die Liberator der 8. Luftwaffe für die 793. Bombergruppe des 445. Bombengeschwaders, die 1944 die erste Maschine auf dem Flughafen Norfolk in Tibenham war, die insgesamt 25 Einsätze flog. Alles in allem wurden 18188 Maschinen des Typs B-24 von Consolidated, Douglas, Ford und North American gebaut. Die letzte Maschine wurde im Mai 1945 fertiggestellt. Der Antrieb erfolgt über vier Getriebe des Typs R-1830 von Pratt & Whitney mit 1200 PS. Die B-24J hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 482 km/h bei 9144 m Höhe und eine Reichweite von 2736 km mit Bombenlast. Die Verteidigungswaffen bestanden aus zehn Maschinengewehren vom Kaliber 12,7 mm. Die Bombenlast konnte bei 5806 kg betragen. Die Maschine hatte eine Spannweite von 33 m und eine Länge von 20 m.

GENERAL INSTRUCTIONS

It is recommended that exploded views are studied and assembly practised before cementing together. Note: small parts are best painted before assembly. Parts should be as drawn and any moulded tabs adhering to parts removed before assembly. All parts are numbered.

INSTRUCTIONS GENERALES

Il est recommandé d'étudier avec soin les dessins et de s'exercer au montage avant de coller les pièces. On peint plus facilement les petites pièces avant de les assembler. Les pièces doivent coïncider avec les dessins et on doit séparer les supports des pièces avant d'assembler celles-ci. Toutes les pièces sont numérotées.

ALLGEMEINE BAUTIPS

Anordnung und Vollständigkeit aller Bauteile nach Anleitung überprüfen und Deckelbild studieren. Vor Bemalung und Montage Gussgrate entfernen und Teilpassung ungeleimt probieren. Nur nächstbenötigte Teile von Gussrippen lösen bzw. Sichtbeutel entnehmen. Baufolge entspricht der Teilnummerierung.

○ CEMENT COLLE KLEBEN

□ ALTERNATIVE PARTS ALTERNATIVE PIECE WECHSELBAUTEIL

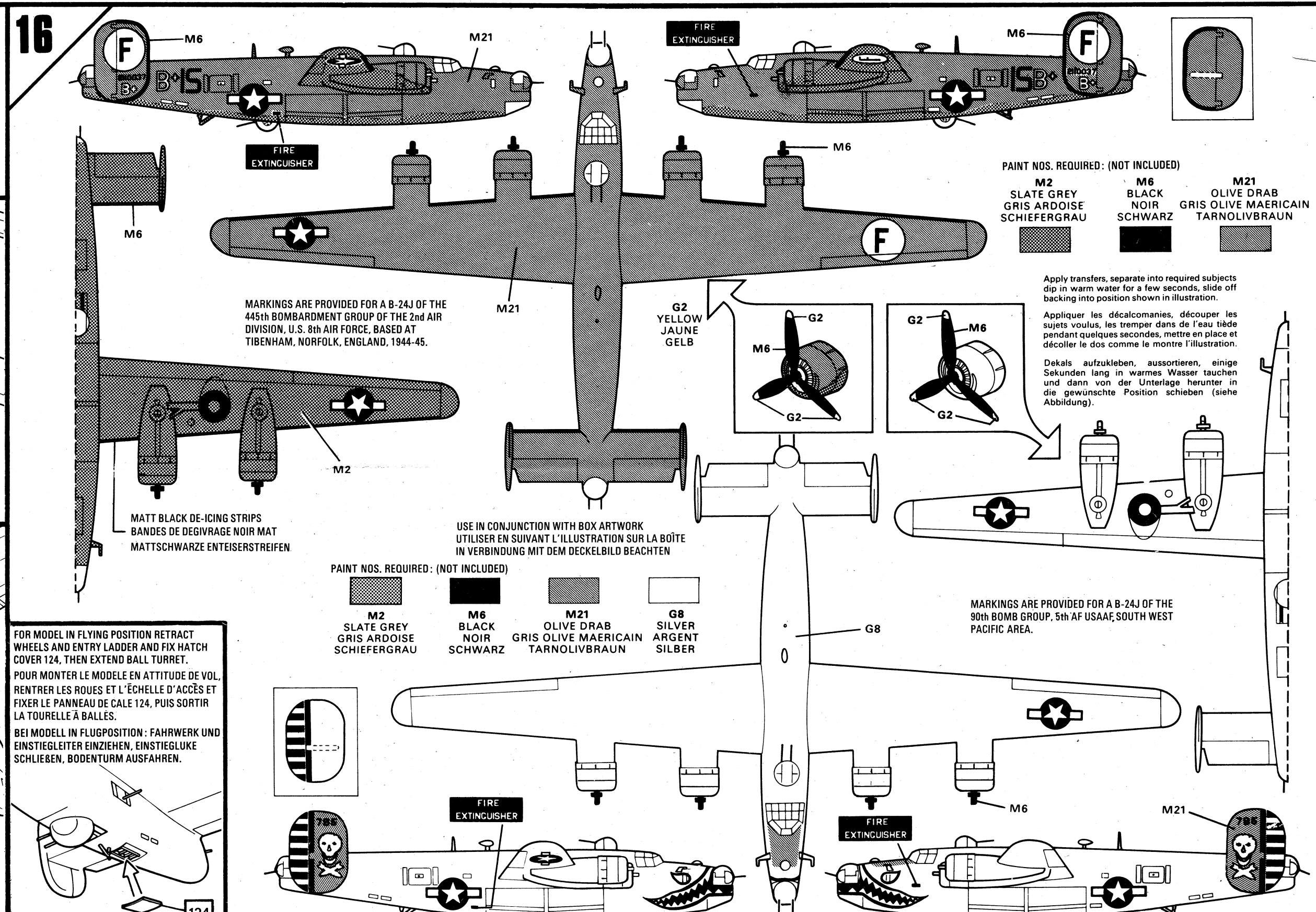
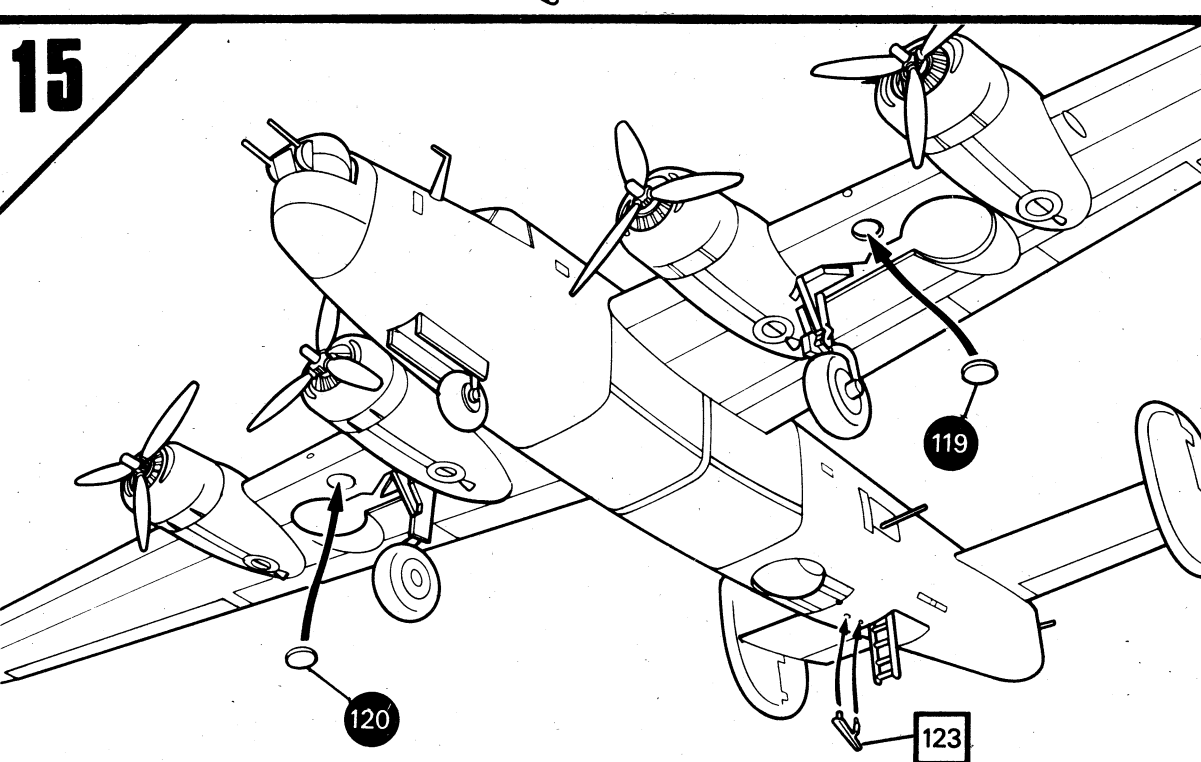
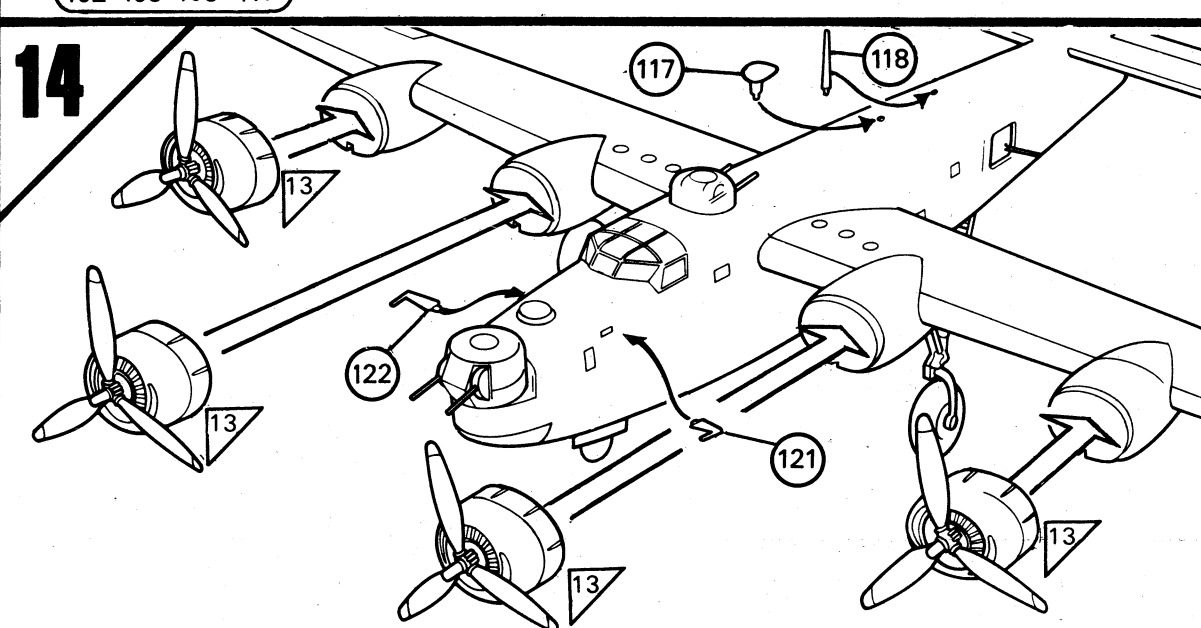
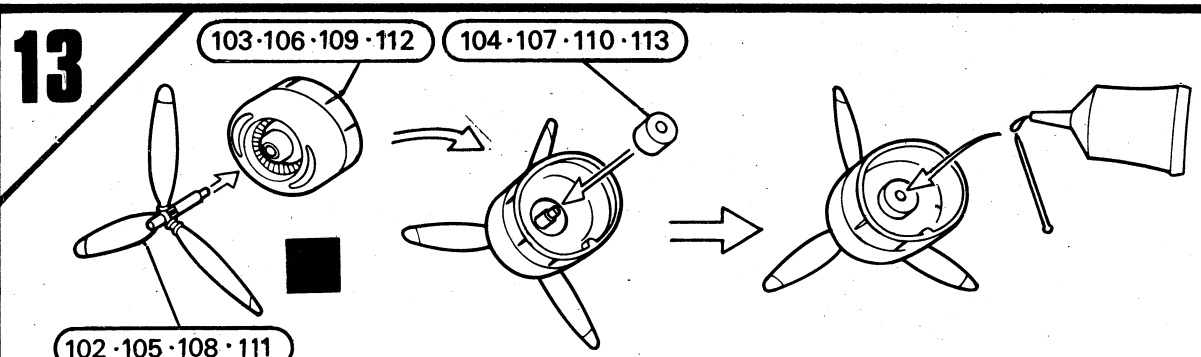
● TRANSPARENTY KLARSICHTTEIL

■ DO NOT CEMENT NE PAS COLLER NICHT KLEBEN

▽ ASSEMBLED SECTION ASSEMBLAGE BAUABSCHNITT

SPECIFICATIONS AND COLOUR OF CONTENTS SUBJECT TO AMENDMENT

05006-3



16

MARKINGS ARE PROVIDED FOR A B-24J OF THE 445th BOMBARDMENT GROUP OF THE 2nd AIR DIVISION, U.S. 8th AIR FORCE, BASED AT TIBENHAM, NORFOLK, ENGLAND, 1944-45.

USE IN CONJUNCTION WITH BOX ARTWORK UTILISER EN SUIVANT L'ILLUSTRATION SUR LA BOÎTE IN VERBINDUNG MIT DEM DECKELBILD BEACHTEN

FOR MODEL IN FLYING POSITION RETRACT WHEELS AND ENTRY LADDER AND FIX HATCH COVER 124, THEN EXTEND BALL TURRET. POUR MONTER LE MODELE EN ATTITUDE DE VOL, RENTRER LES ROUES ET L'ÉCHELLE D'ACCÈS ET FIXER LE PANNEAU DE CALE 124, PUIS SORTIR LA TOURELLE À BALLETS. BEI MODELL IN FLUGPOSITION: FAHRWERK UND EINSTIEGLEITER EINZIEHEN, EINSTIEGLUKE SCHLIESSEN, BODENTURM AUSFAHREN.

PAINT NOS. REQUIRED: (NOT INCLUDED)

M2	M6	M21	G8
SLATE GREY GRIS ARDOISE SCHIEFERGRAU	BLACK NOIR SCHWARZ	OLIVE DRAB GRIS OLIVE MAERICAIN TARNOLIVBRAUN	SILVER ARGENT SILBER

PAINT NOS. REQUIRED: (NOT INCLUDED)

M2	M6	M21
SLATE GREY GRIS ARDOISE SCHIEFERGRAU	BLACK NOIR SCHWARZ	OLIVE DRAB GRIS OLIVE MAERICAIN TARNOLIVBRAUN

Apply transfers, separate into required subjects dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown in illustration. Appliquez les décalcomanies, découpez les sujets voulus, les tremper dans de l'eau tiède pendant quelques secondes, mettre en place et décoller le dos comme le montre l'illustration. Dekals aufzukleben, aussortieren, einige Sekunden lang in warmes Wasser tauchen und dann von der Unterlage herunter in die gewünschte Position schieben (siehe Abbildung).

MATT BLACK DE-ICING STRIPS BANDES DE DEGIVRAGE NOIR MAT MATTSCHWARZE ENTEISERSTREIFEN

MARKINGS ARE PROVIDED FOR A B-24J OF THE 90th BOMB GROUP, 5th AF USAAF, SOUTH WEST PACIFIC AREA.

