

## **NÁVOD / INSTRUCTION**

### **Northrop N-3PB**

**1/72**

#### **CZ - Historie**

Norsko, obnovené jako samostatný stát v roce 1905 proklamovalo ihned při svém vzniku neutralitu. Zatímco první světové válce se díky neutralitě vyhlo, během druhé světové války bylo napadeno a posléze obsazeno fašistickým Německem. Hrozby útoku na Norsko si byli norští odpovědní činitelé vědomi a v předvečer vypuknutí války se rozhodli posílit své velmi zastaralé letectvo. V USA norská nákupní mise objednala stíhačky Curtiss 75A-8 Hawk, jednomotorové bombardéry Douglas DB8A-5 (model v měřítku 1/72 vyrábíme pod kat. č. MPM 72536) a také plovákové torpédové a protiponorkové letouny N-3PB firmy Northrop. Všechny tyto letouny spojovala pohonná jednotka, Norové si zvolili jako standardní motor typ R-1820 firmy Wright. Typy DB-8 a N-3PB ale navíc spojovala osobnost konstruktéra. Oba typy zkonstruoval John Northrop. (konstrukci DB-8 prodal Douglasovi se svou dřívější továrnou, kde byla vyráběna pod označením A-17/A-17A. Do Norska před jeho napadením byly dodány jen stíhačky Hawk. Dvacetčtyři vyrobených N-3PB bylo dodáno až v březnu 1941 exilovému norskému letectvu. Nejprve byly používány k výcviku v Kanadě, na území, které poskytla kanadská vláda Norům k výcviku. tato oblast byla nazývána Little Norway. Osmnáct strojů bylo předáno No.330 (Norway) sqn. RAF. Ta na těchto letounech operovala v povětrnostně velmi nehostinných podmínkách ze základny Patricia Bay. Později byla squadrona přezbrojena na letouny Catalina a N-3PB byly používány k výcviku, transportním a spojovacím letům.

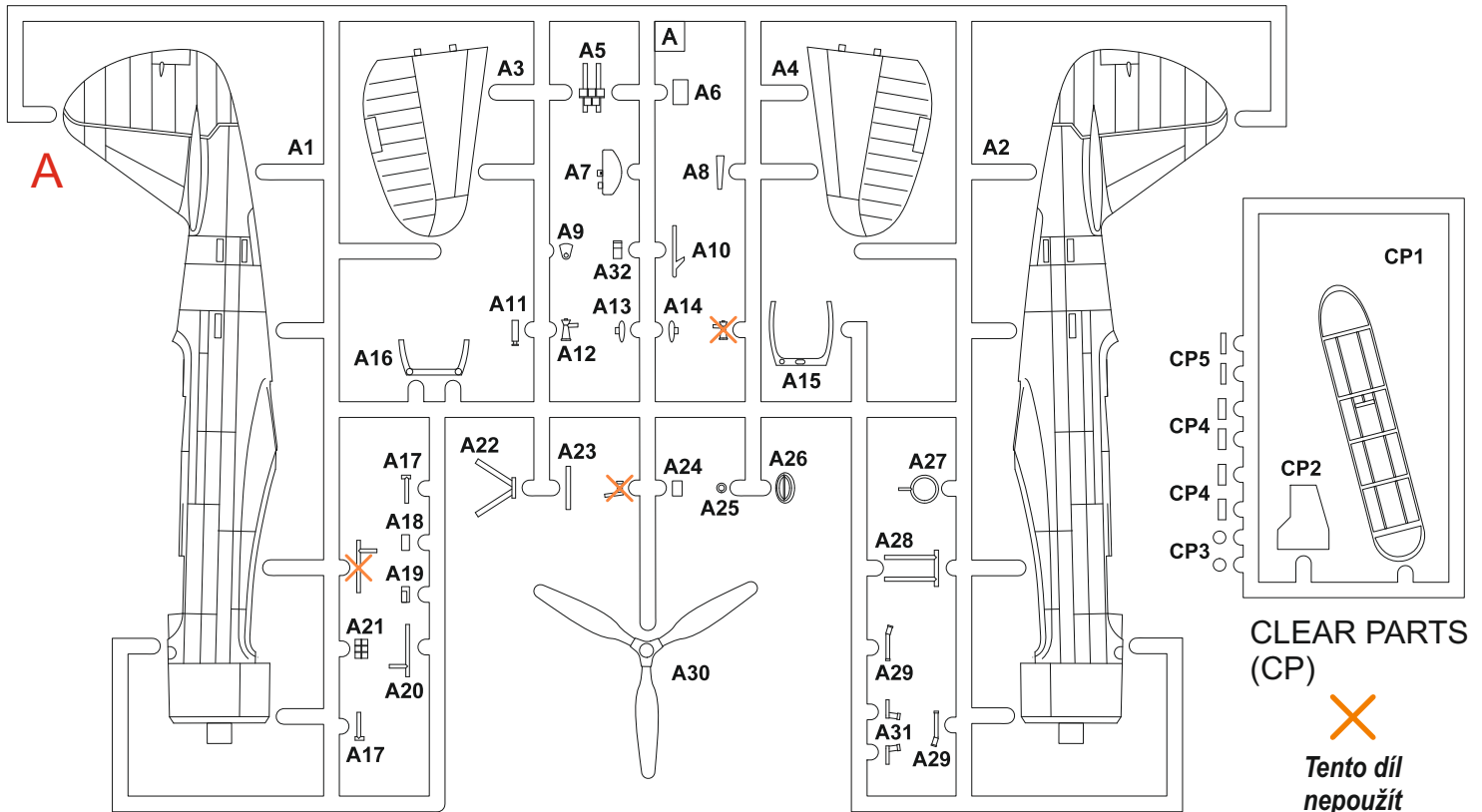
délka: 10,98 m, rozpětí: 14,91 m, max. rychlost: 414 km/h v úrovni moře, dolet: 1610 km, dostup: 7320 m, výzbroj: 4x pevný kulomet v křídle (12,7 mm), 2x kulomet (7,76 mm), 1x 900 kg torpeda nebo váhový ekvivalent bomb či hlubinyň bomb.

#### **EN - History**

Norway, re-established as an independent country in 1905, declared its neutrality right after its inception. The neutrality helped Norway to avoid being dragged into World War 1, but during WW2, Norway was attacked and occupied by Nazi Germany. Norwegian politicians were fully aware of possible German threat and on the eve of the German attack, they decided to re-equip and strenghten the Norway's obsolete air force. The Norwegian purchasing commission made an order in the USA for Curtiss 75A-8 Hawk fighter planes, single-engined Douglas DB8A-5 bombers (already produced in 1/72 scale by MPM under cat.no 72536) and also for Northrop N-3PB floatplanes capable of carrying torpedos and suitable for anti-sub missions. All those aircraft used the same power-plant chosen by the Norwegians and it was a R-1820 radial engine produced by Wright company. What is more, the DB-8 and N-3PB types had been designed by the same designer, John Northrop. (He sold the DB-8 design to Douglas along with his factory where the type had been produced under A-17/A-17A name). By the time of the German invasion to Norway, only the Hawk fighters had been delivered. Twenty-four of the already built N-3PB aircraft were delivered later, during March 1941 to the Norwegian air force in exile. Initially, the planes were used for training purposes in the so-called Little Norway which was an area provided by the Canadian government to the Norwegians. In total 18 planes were handed over to No.330 (Norway) sqn RAF that operated them under very inhospitable weather conditions from Patricia Bay RCAF station, Vancouver Island in Canada and also from Island Harbour base in Toronto. The squadron was later re-equipped with Catalina flying boats and the Northtop floatplanes were used only for training, transport and communication flights.

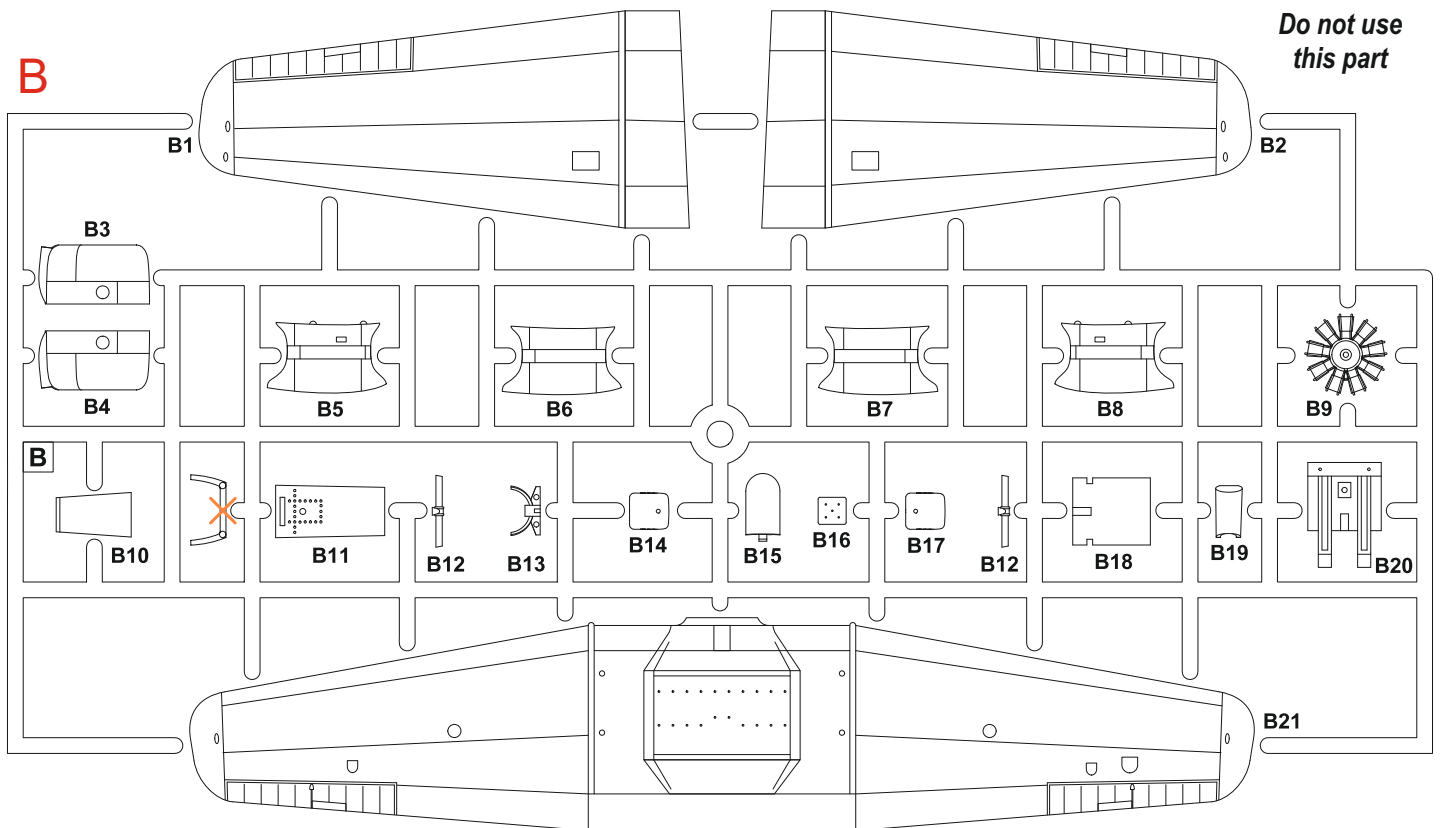
Length: 10,98 m, wingspan: 14,91 m, max. speed: 414 km/h at sea level, range: 1610 km, service ceiling: 7320 m, armament: 4x fixed machine gun in the wings (12,7 mm), 2x machine gun (7,76 mm), 1x 2000 lb torpedo or equivalent weight of bombs or depth charges.

# KIT PARTS



CLEAR PARTS (CP)

**X**  
Tento díl  
nepoužít  
Do not use  
this part



<b>A</b>	Black/černá	H12 / C33	<b>Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.</b>	<b>E</b>	Sail/plátno	H85 / C45	
<b>B</b>	Aluminium/hliník	H8 / C8	<b>I</b>	Sky/nebeská modrá	F2	Tire Black/barva pneumatik	H77 / C137
<b>C</b>	Metal Black/kovově černá	H28 / C78	<b>J</b>	Light Grey/šedá	<b>G</b>	Burnt Iron/opálený kov	H76 / C61
<b>D</b>	Interior Green/inter. zelená	H58 / C27		H324/C324	<b>H</b>	Leather/kůže	M47/C41+H92/C49 (80%+20%)

## SYMBOLS

**?** MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELIEBEN  
OPTION

**🔹** POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTKLEBER  
COLLE CYANOACRYLAT

**↶** OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
COURBER

**🖐️** ZHOTOVIT NOVÉ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER

**✂️** ŘEZAT/VRTAT  
CUT OFF/DRILL  
ENTFERNEN  
DETACHER

**A** GSI  
colours code  
NATRÍT  
COLOUR  
FARBEN  
PEINDRE

# KIT PARTS

C

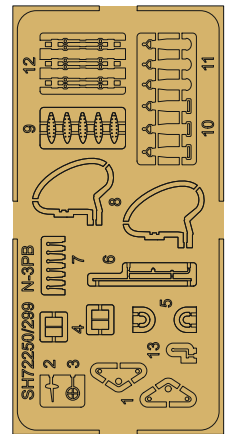
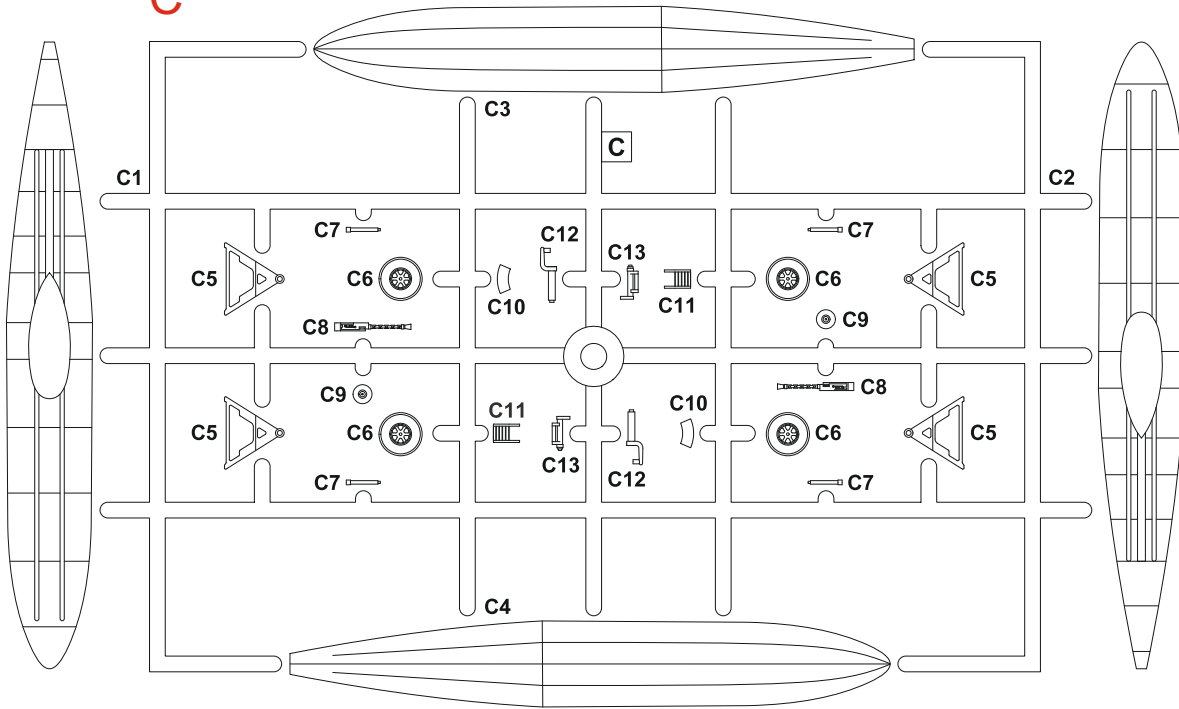
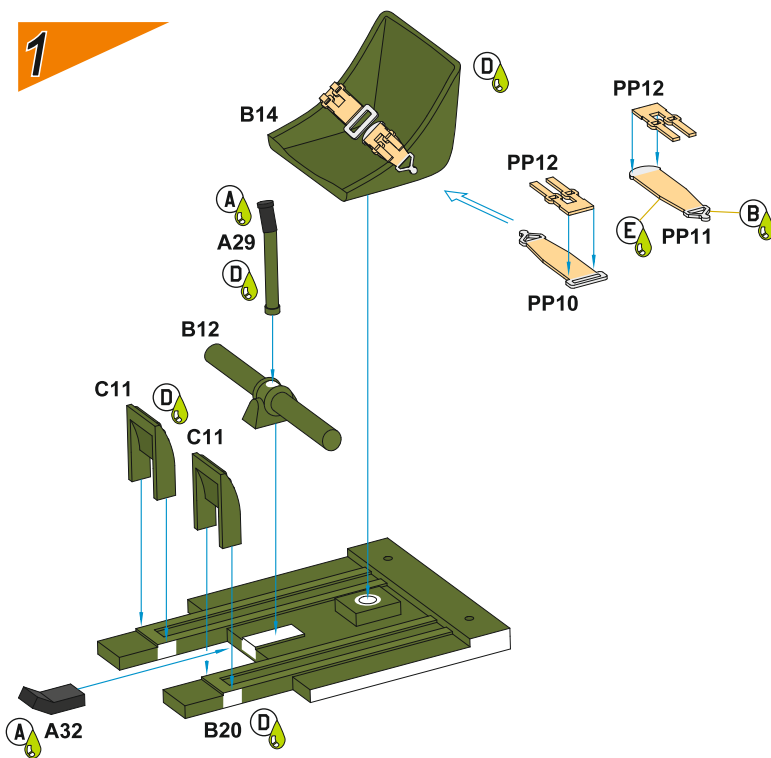


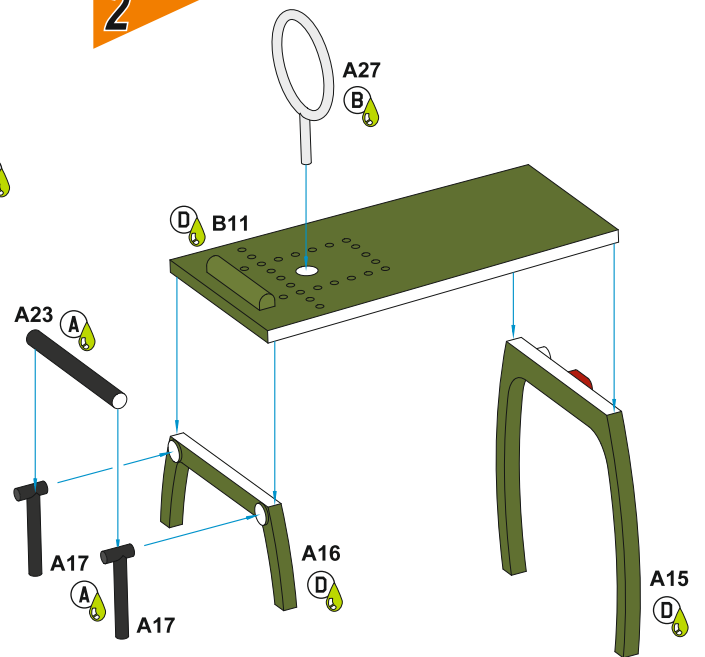
PHOTO-ETCHED PARTS (PP)

## SESTAVA - ASSEMBLY

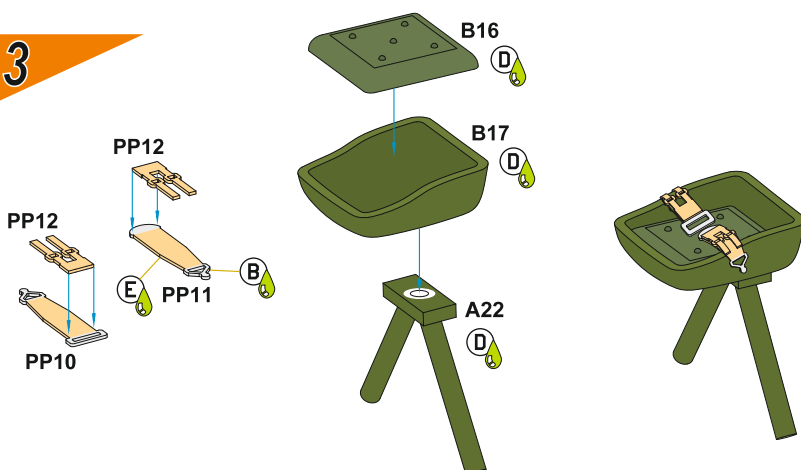
1



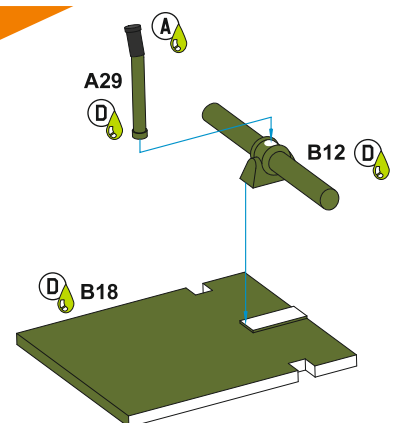
2

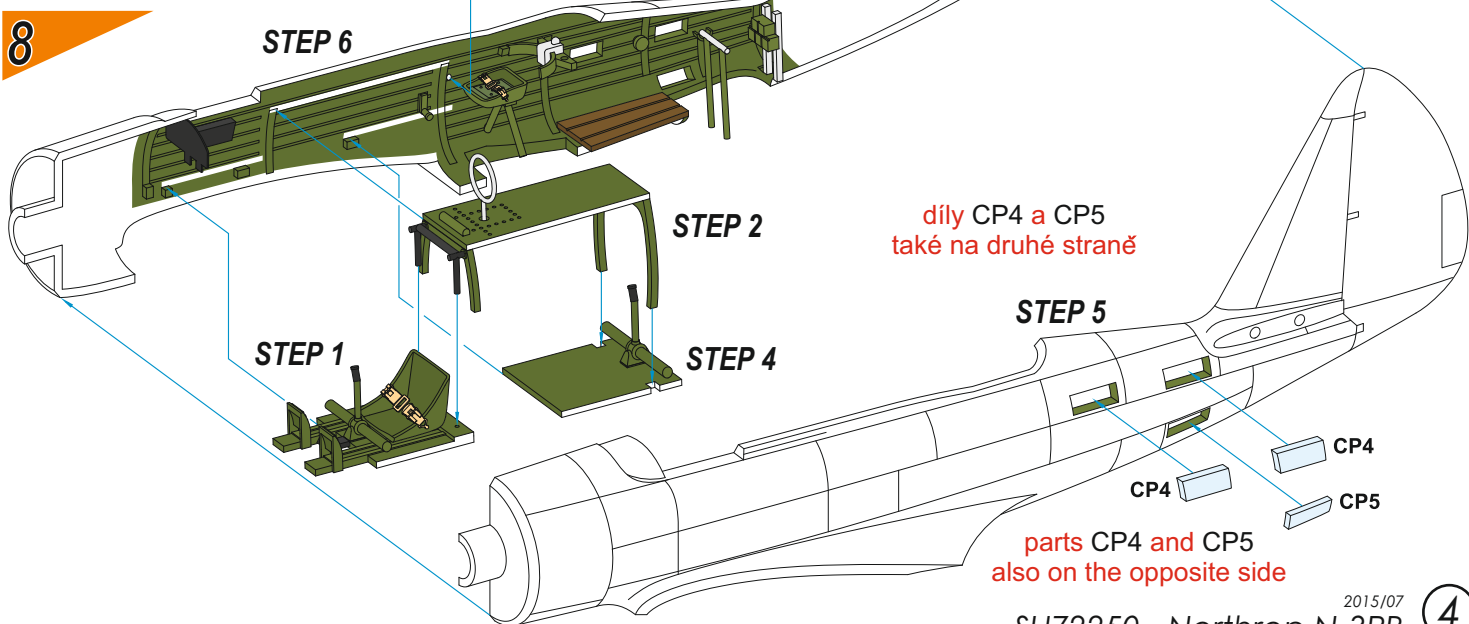
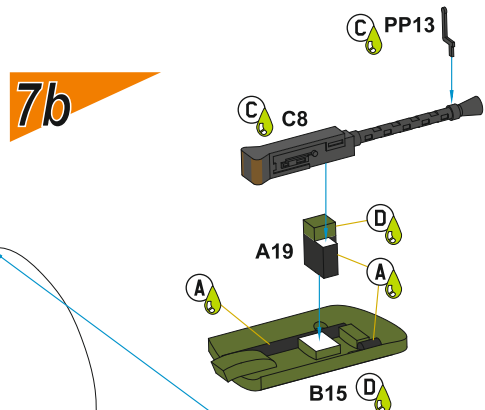
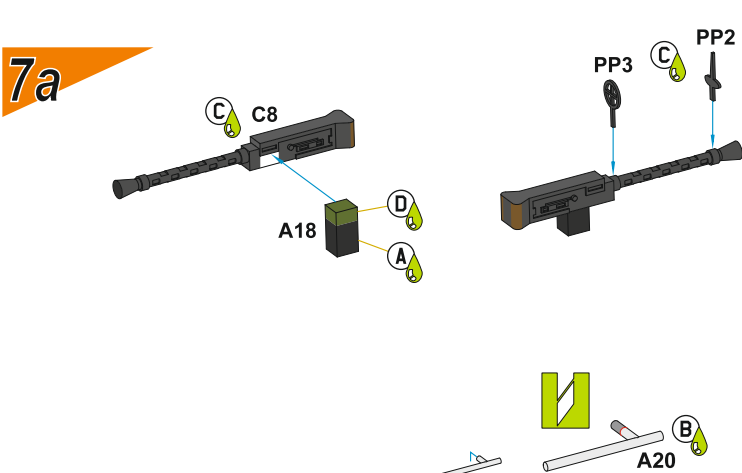
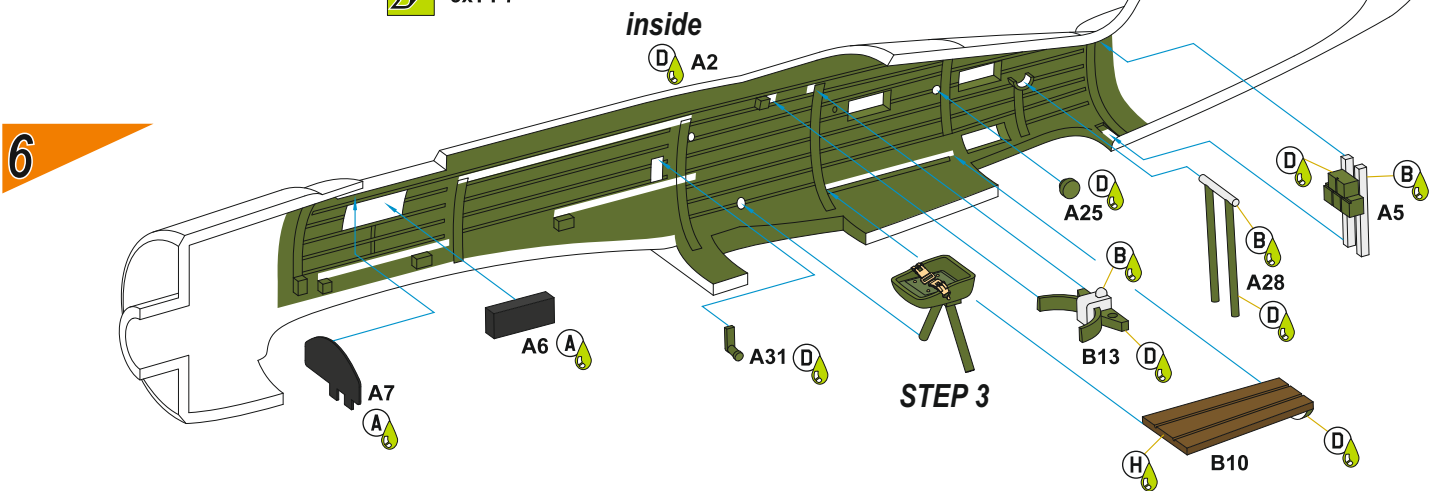
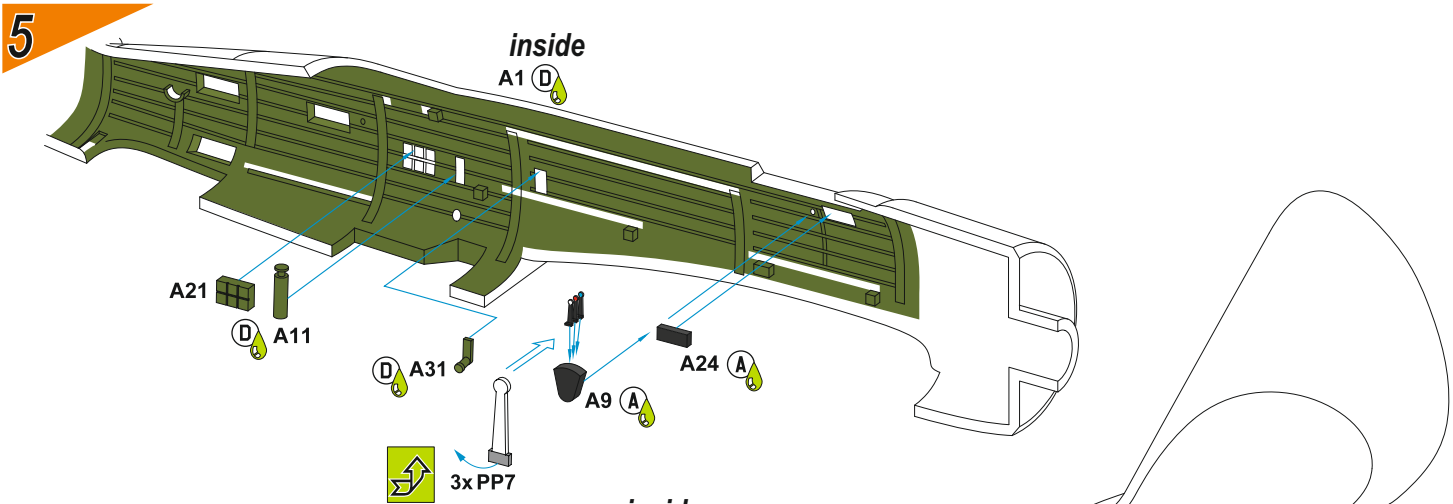


3

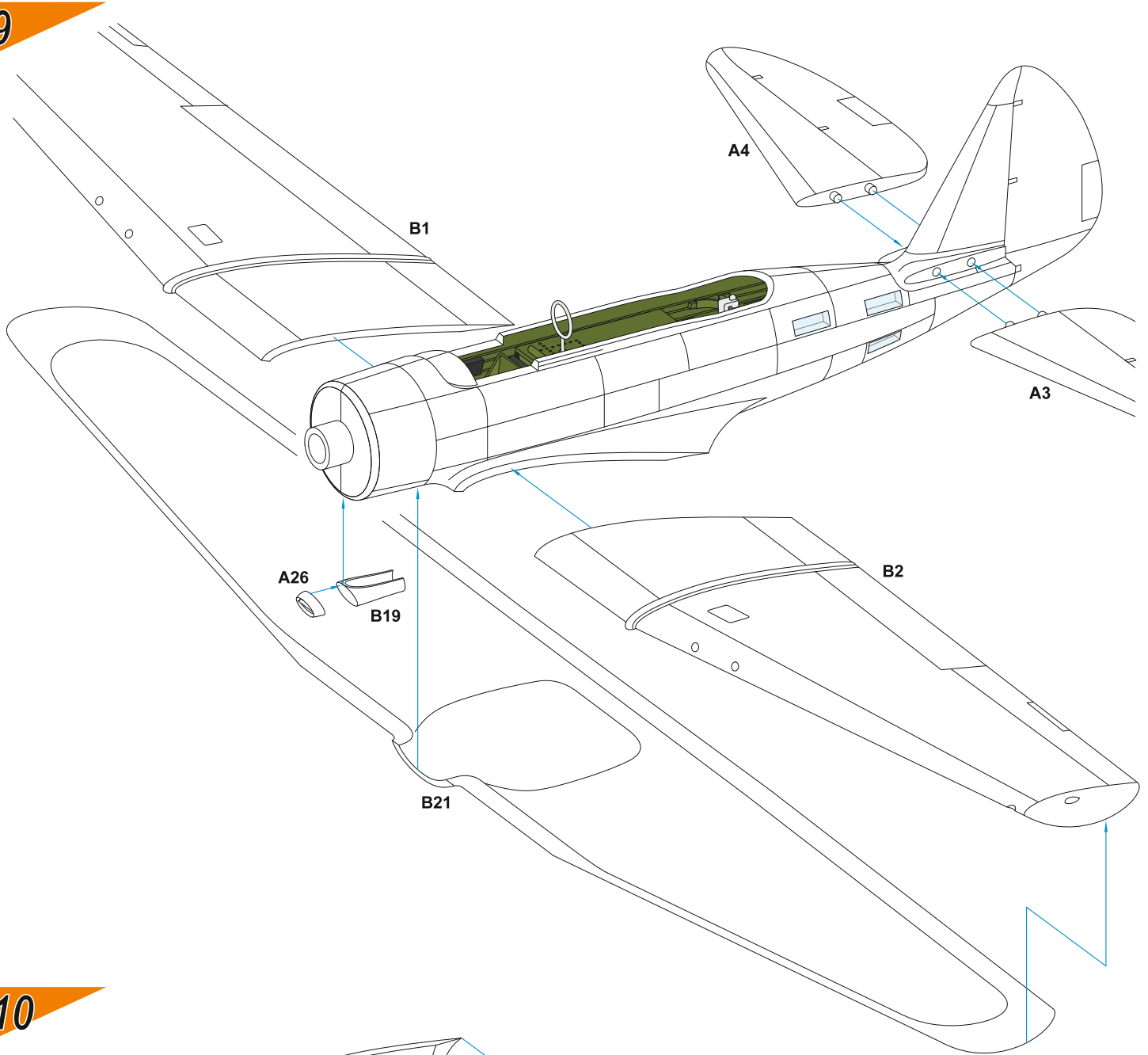


4

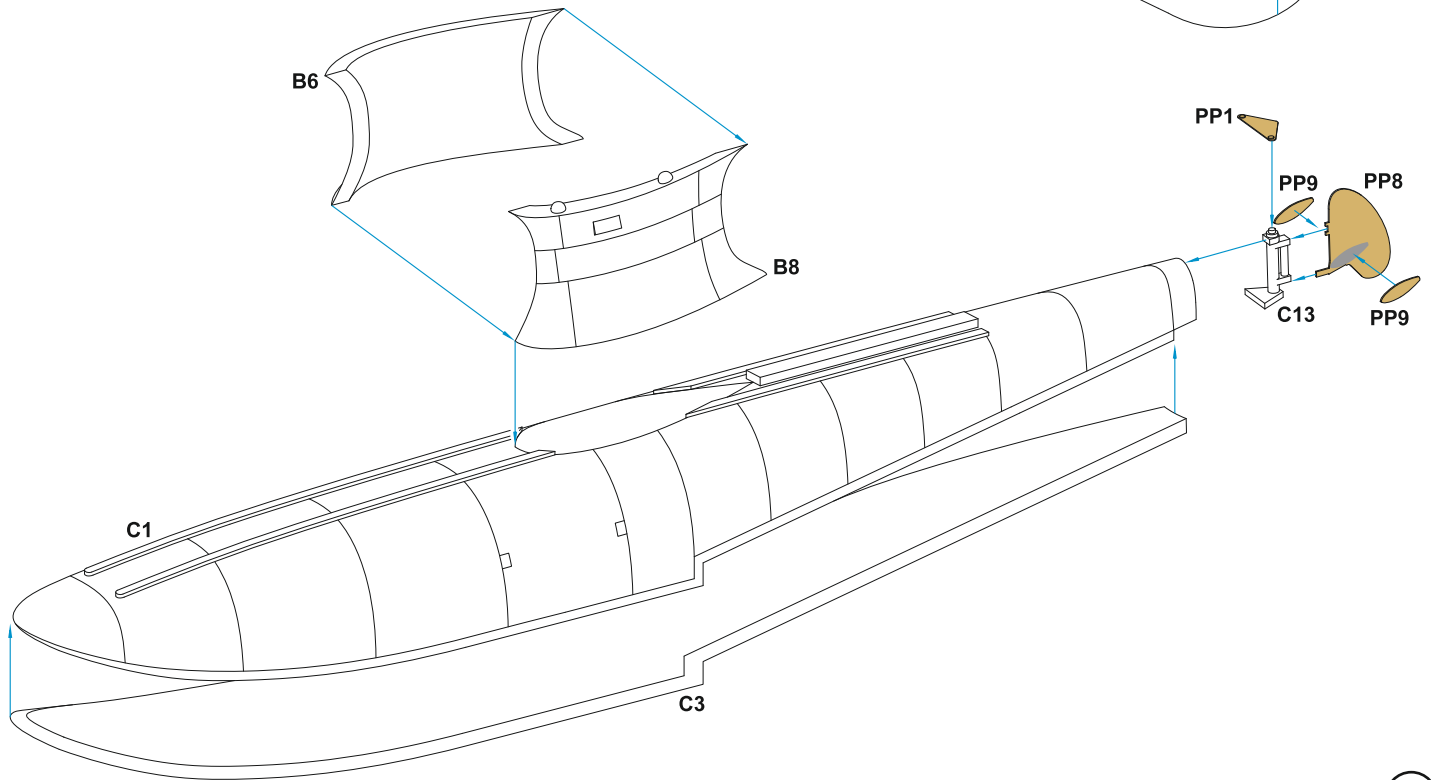




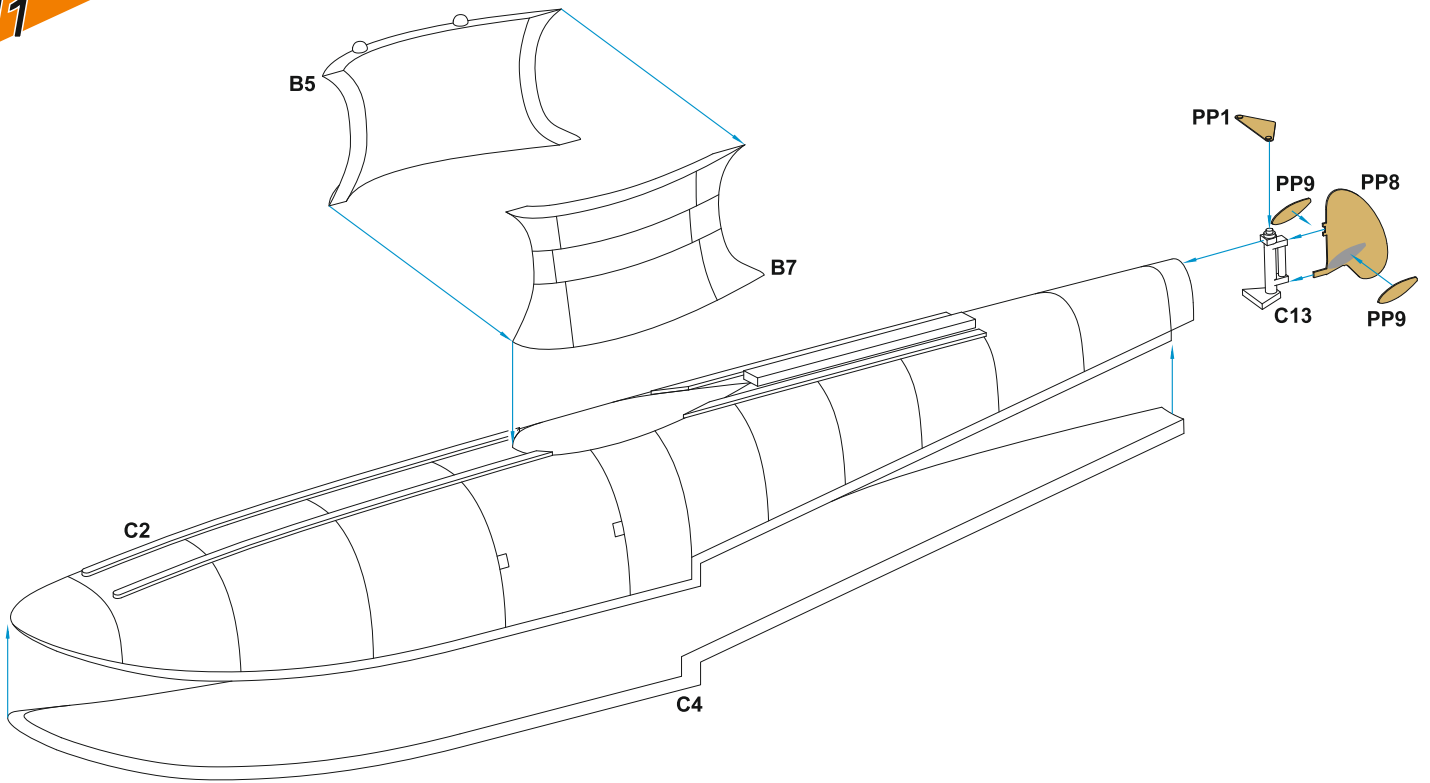
9



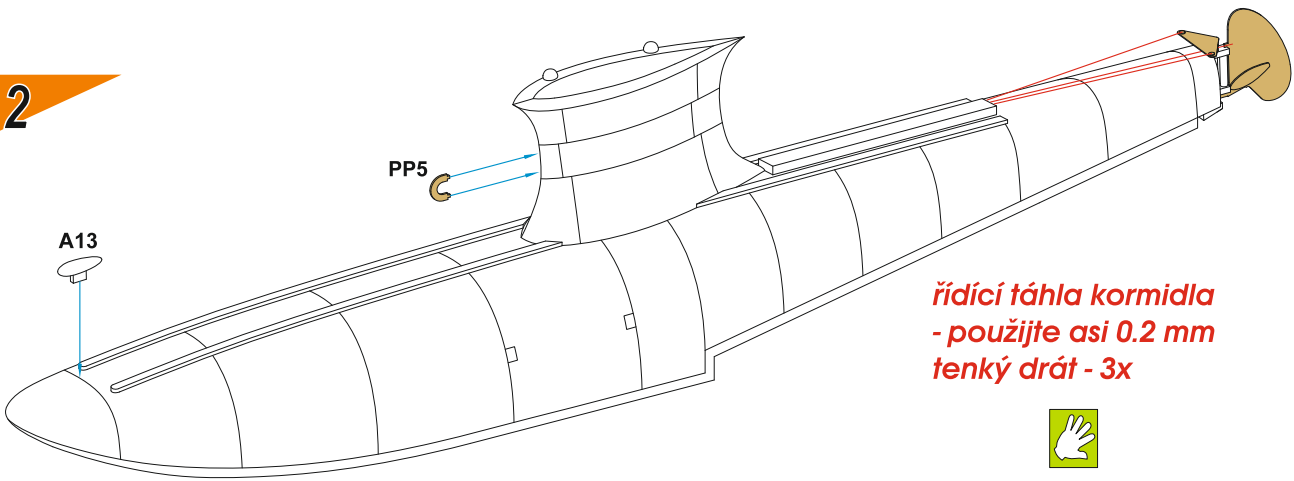
10



11



12

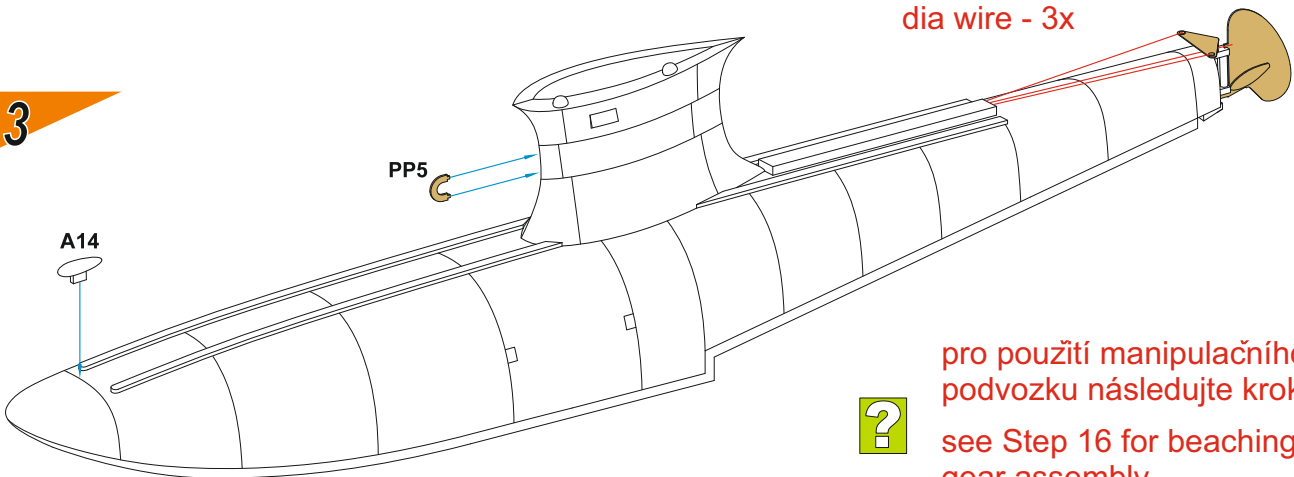


**řídící táhla kormidla**  
 - použijte asi 0.2 mm  
 tenký drát - 3x

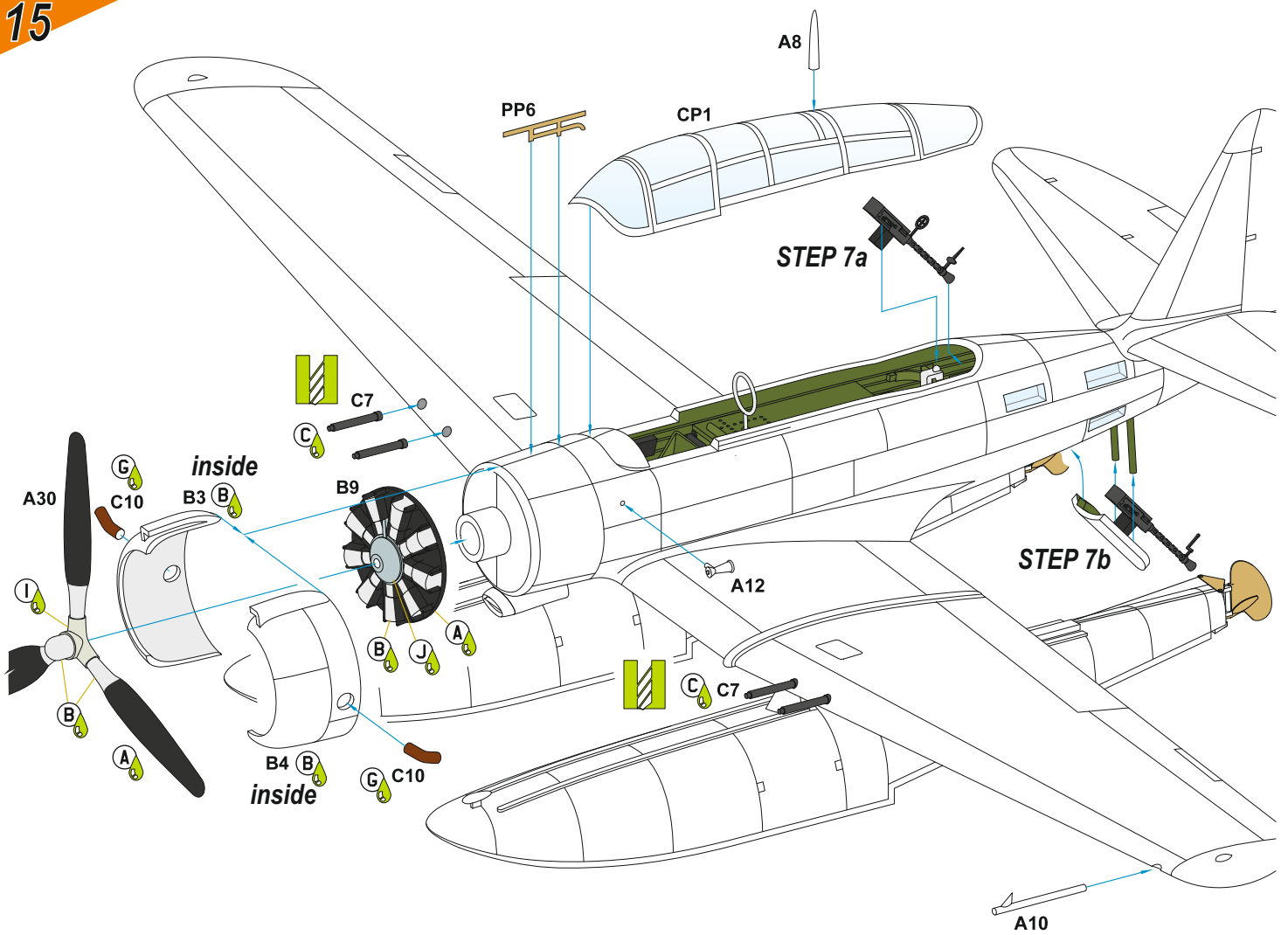
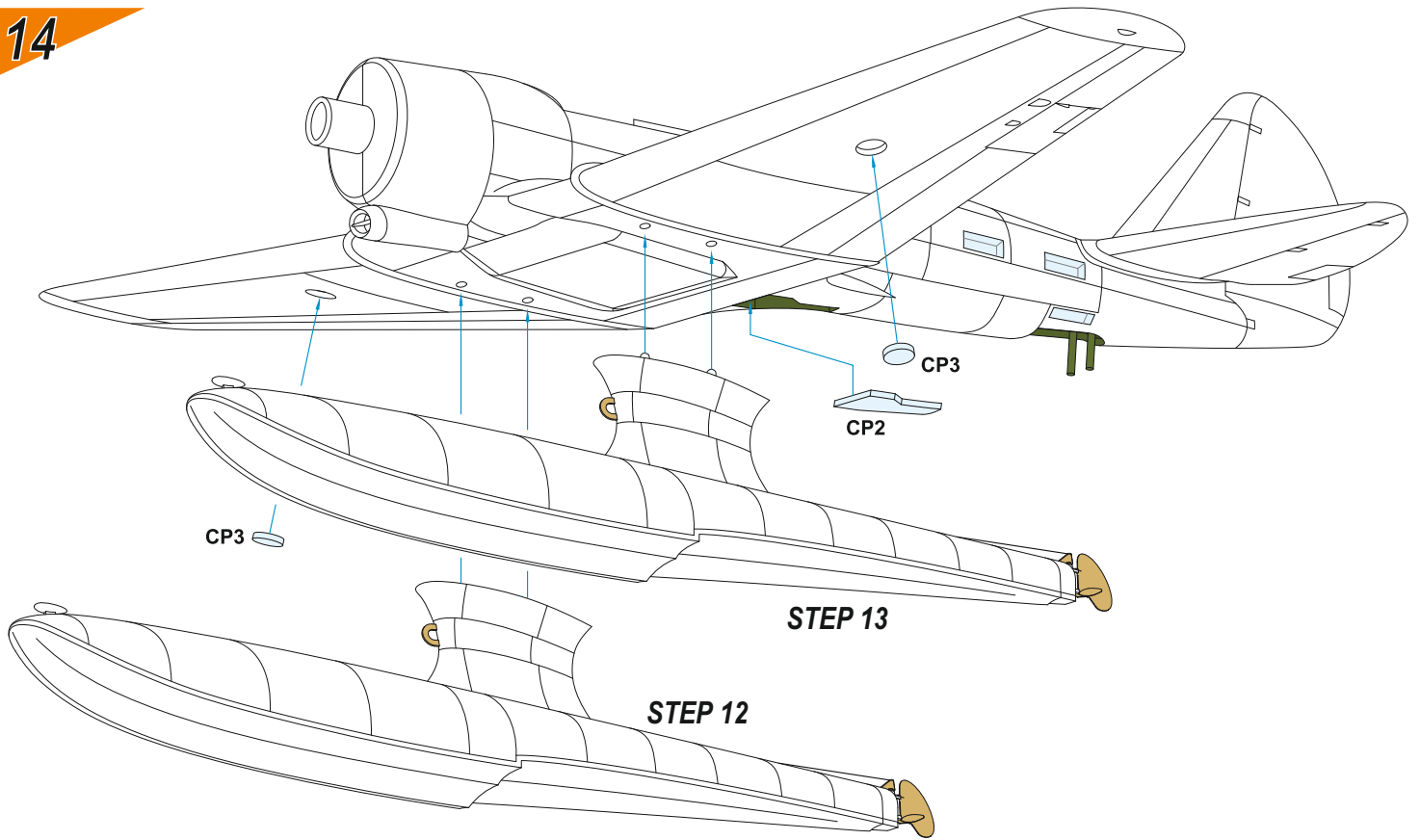


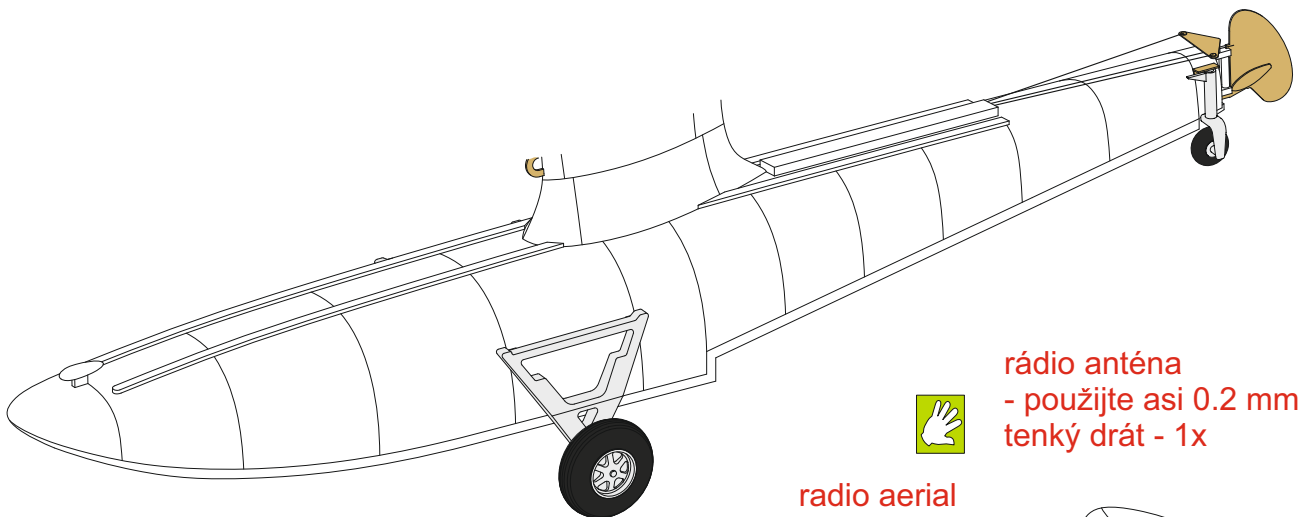
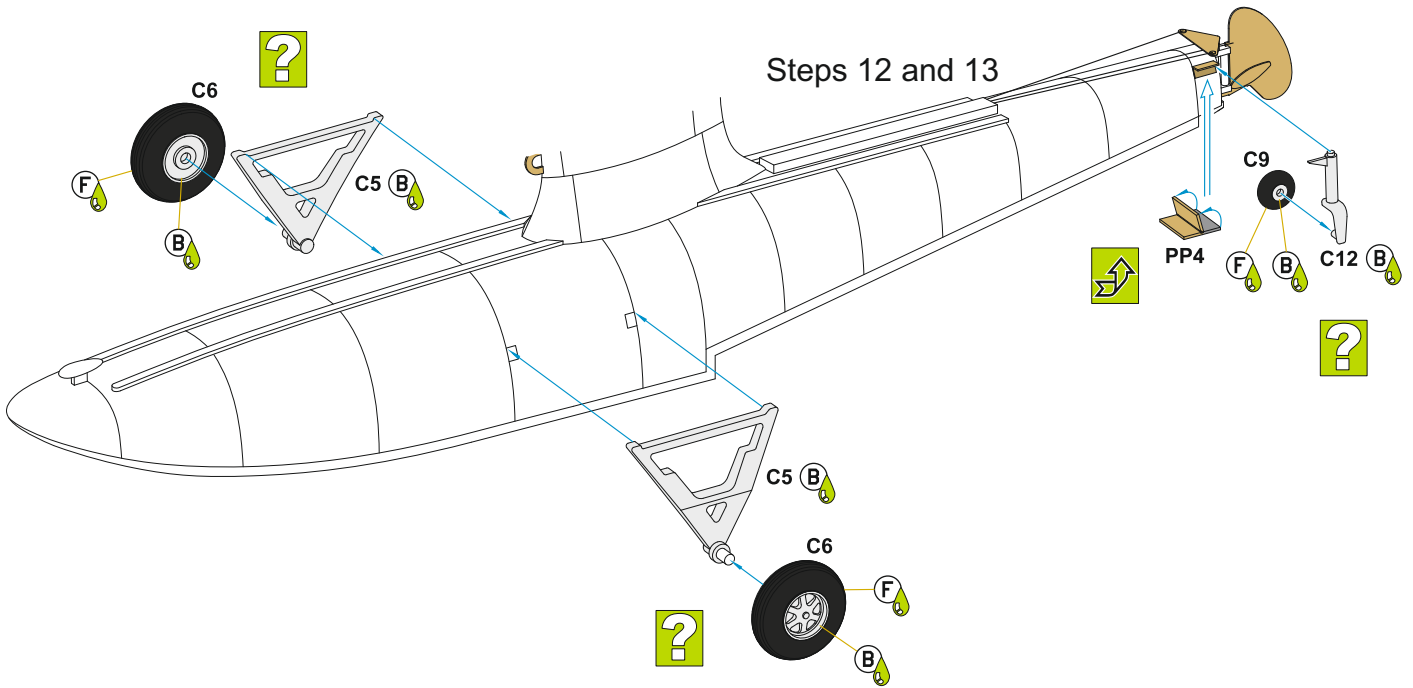
water rudder control cables  
 - use ca 0.2 mm  
 dia wire - 3x


13



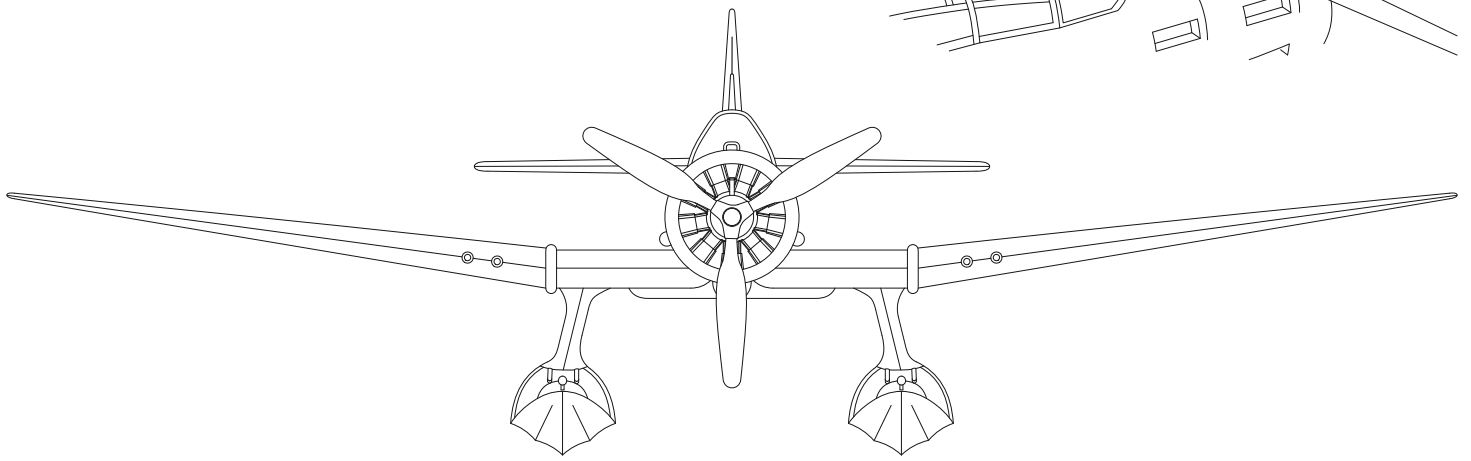
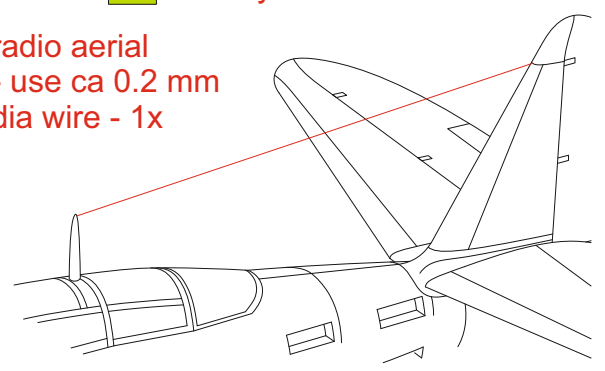
pro použití manipulačního  
 podvozku následujte krok 16  
 see Step 16 for beaching  
 gear assembly





 rádio anténa  
- použijte asi 0.2 mm  
tenký drát - 1x

radio aerial  
- use ca 0.2 mm  
dia wire - 1x

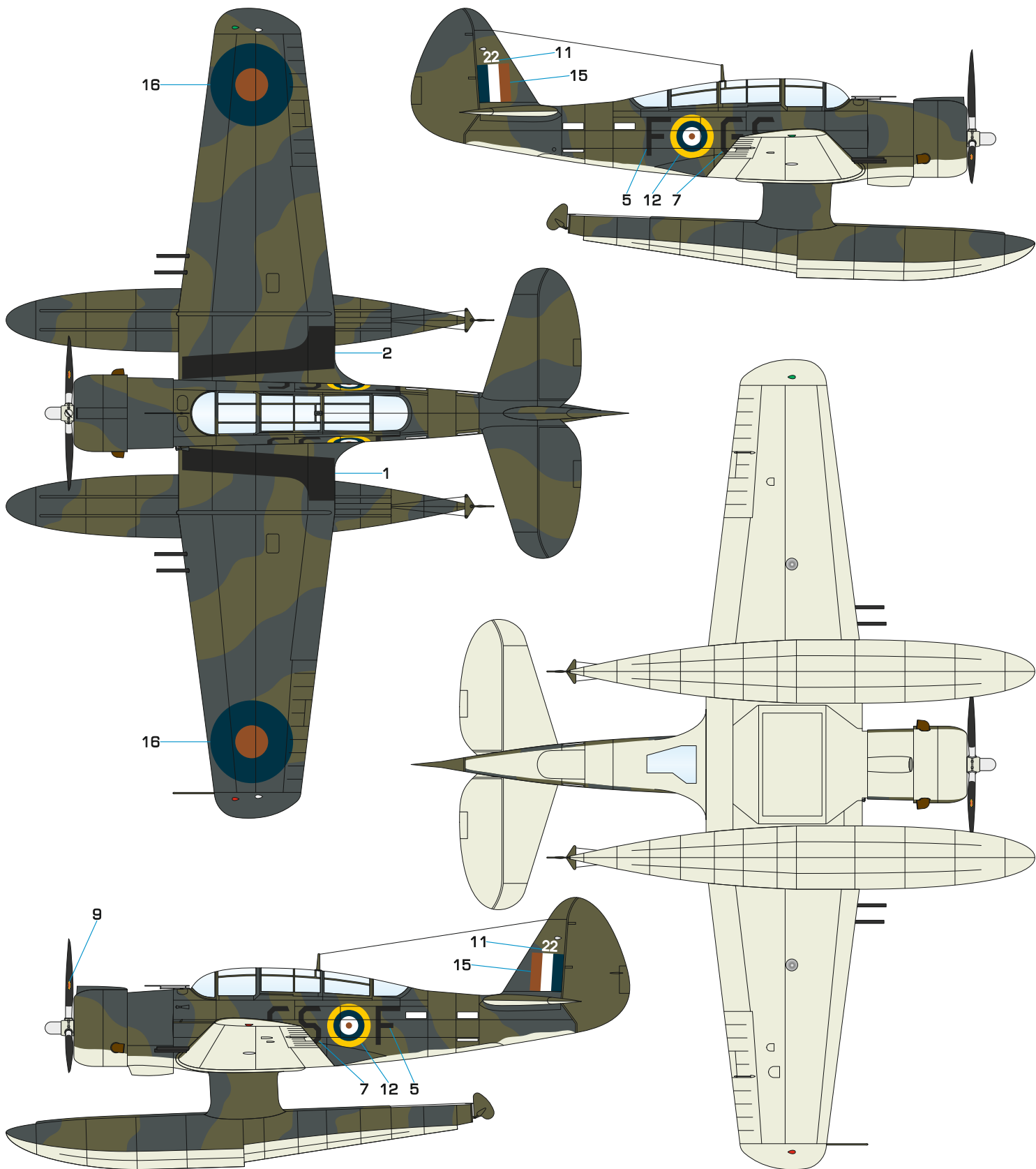




N-3PB, GS-F/22 (c/n 322), No. 330 (Norwegian) základna Akureyri, Island, říjen 1941. GS-F byl vůbec nejdéle sloužícím N-3PB, ve službě byl veden od 27.03.1941 do 26.05.56. Po válce, kterou přežil byl přesunut do Norska. Sloužil i v norském letectvu jako SA-C. Byl zničen díky pádu hangáru pod náporem sněhu v roce 1955 a následující rok odepsán.

N-3PB, GS-F/22 (c/n 322), No. 330 (Norwegian) sqn, Akureyri base, Iceland, October 1941. This machine with GS-F code letters was the longest-serving N-3PB, it was kept in records from 27 March, 1941 until 26 May, 1956. It survived the war and was transferred to Norway where it was flown with SA-C codes. It was destroyed in 1955 when a hangar roof collapsed under weight of heavy snow and it was eventually written-off a year later.

CAM. A



 Tmavá mořská šedá  
Extra Dark Sea grey  
H333/C333

 Tmavá břidlicově šedá  
Dark Slate Grey  
H78/C38 50%  
H32/C40 50%

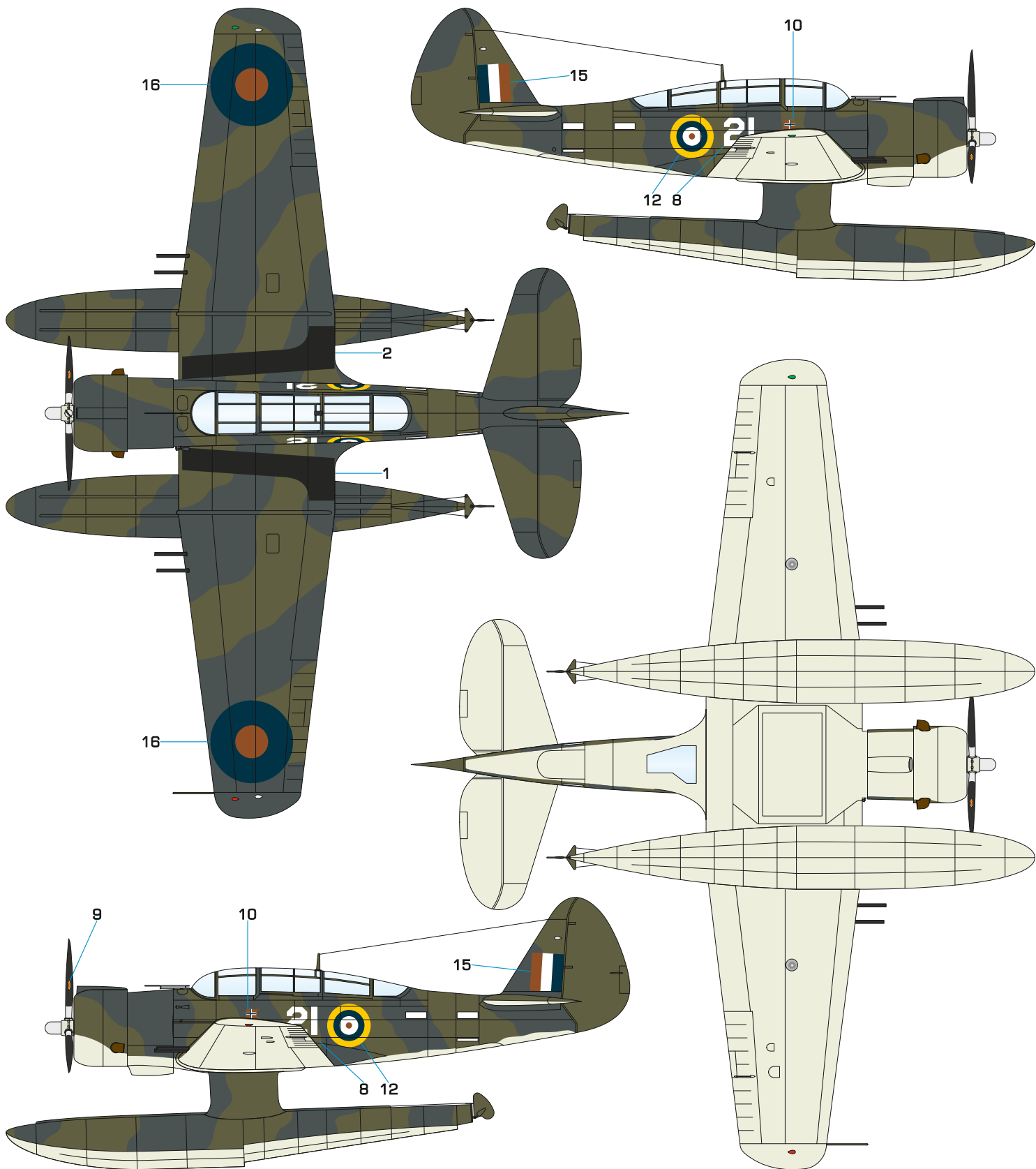
 Nebeská modrá  
Sky  
H74/C26



N-3PB, bílá 21 (c/n 321), No. 330 (Norwegian) squadron . V začátcích služby létaly N-3PB s číselným označením. Tento letoun dostal později označení GS-E. Při návratu z šestihodinového bojového letu havaroval v přístavišti hydroplánů v Búdareyri 14. 2. 1942. Pilot byl oslněn lesklou hladinou. Letoun i osádka T. C. Halvorsen, E. T. Gjertsen, O. Arsóther byly zachráněni, ale letoun byl jako neopravitelný odepsán.

**CAM. B**

N-3PB, white 21 (c/n 321), No. 330 (Norwegian) sqn. In the early period of their service, the N-3PB used fuselage numbers only. The standard code-letters were introduced later, when this particular machine wore GS-E on its fuselage. On 14 February, 1942, on arrival from a six-hour mission, this N-3PB crashed at the Búdareyri seaplane base as the pilot was dazzled by a sun reflection from the sea surface. The crew of T. C. Halvorsen, E. T. Gjertsen, O. Arsóther survived, the plane was salvaged, but later written-off as damaged beyond repair.



 Tmavá mořská šedá  
Extra Dark Sea grey  
H333/C333

 Tmavá břidlicově šedá  
Dark Slate Grey  
H78/C38 50%  
H32/C40 50%

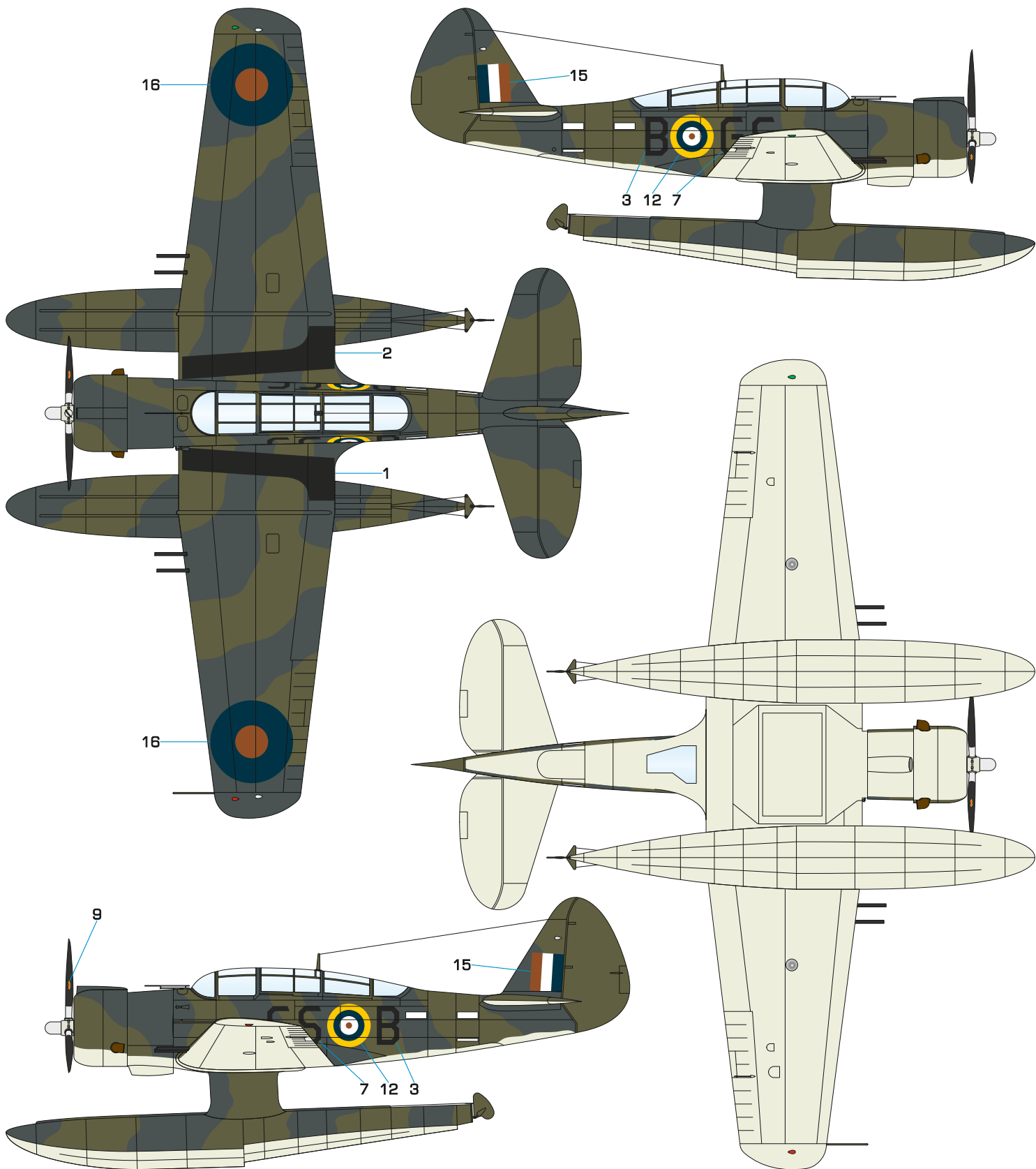
 Nebeská modrá  
Sky  
H74/C26



N-3PB, GS-B (c/n 311), No. 330 (Norwegian) Squadron, základna Reyðarfjörður, Island, září 1941. 16. září 1941 pod tímto zakotveným letounem bez známé příčiny explodovaly podvěšené hlubinné bomby a letoun zničili, nikdo nebyl ale zraněn.

N-3PB, GS-B (c/n 311), No. 330 (Norwegian) Sqn, Reyðarfjörður base, Iceland, September 1941. On 16 September, 1941, the depth charges that this N-3PB was carrying, exploded underneath the moored aircraft with devastating effect upon the machine. By sheer luck no one was wounded.

CAM. C



 Tmavá mořská šedá  
Extra Dark Sea grey  
H333/C333

 Tmavá břidlicově šedá  
Dark Slate Grey  
H78/C38 50%  
H32/C40 50%

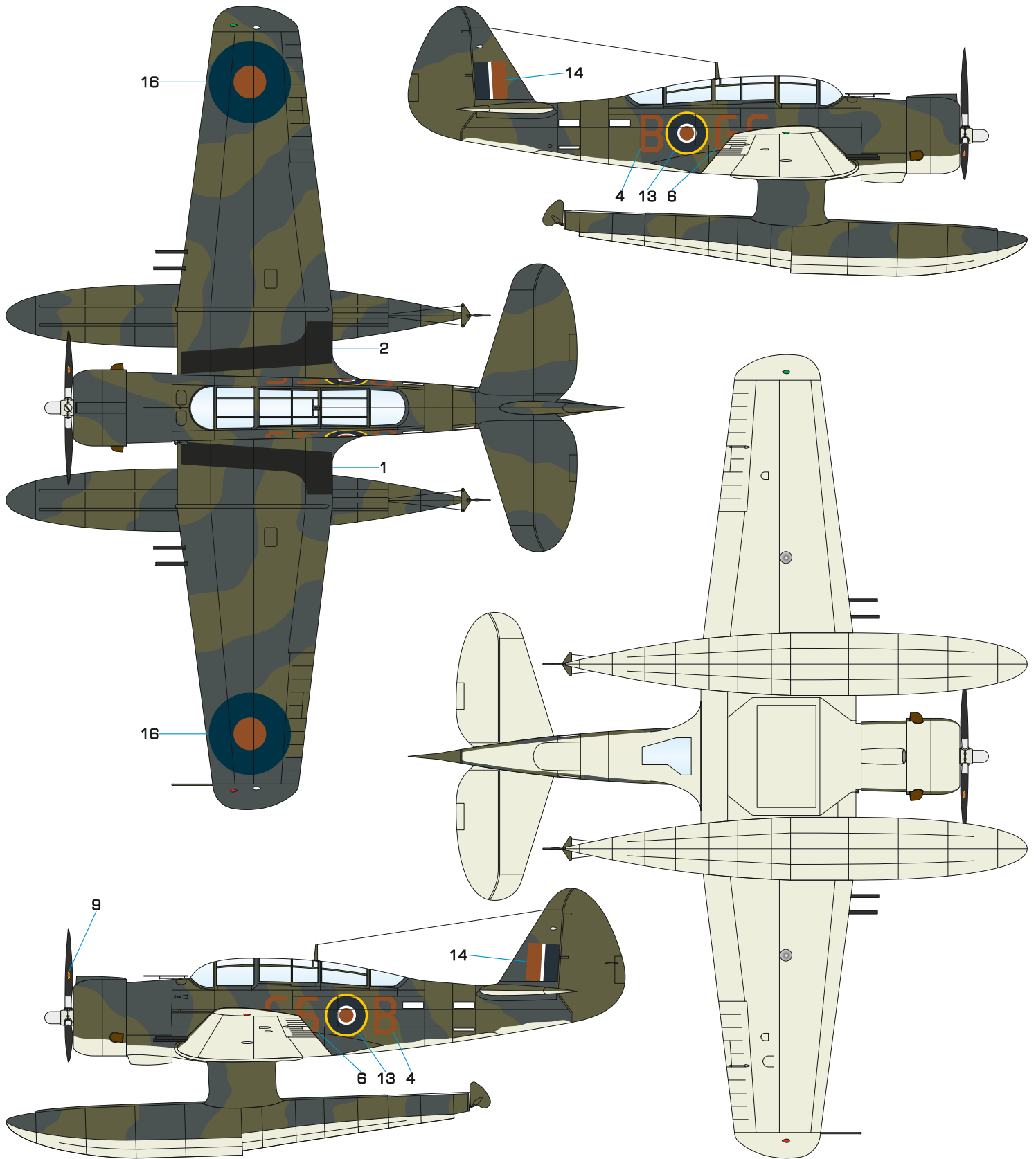
 Nebeská modrá  
Sky  
H74/C26



N-3PB, GS-B (c/n 310), No. 330 (Norwegian) Squadron, základna Akureyri, Island, 1942. Tento letoun létal s pozdějším typem výsostných znaků a kódovými písmeny v červené barvě. Původně ale létal s označením GS-S. 16. srpna 1942 byl při kotvení poškozen srážkou s N-3PB GS-L (c/n 313). Oba poškozené stroje byly opraveny.


N-3PB, GS-B (c/n 310), No. 330 (Norwegian) Sqn, Akureyri base, Iceland, 1942. Wearing later style of the national marking and red fuselage letters, but initially it had GS-S codes. On 16 August, 1942, it was damaged during anchoring by collision with N-3PB GS-L (c/n 313) but both machines were repaired eventually.

CAM. D



 Tmavá mořská šedá  
Extra Dark Sea grey  
H333/C333

 Tmavá břidlicově šedá  
Dark Slate Grey  
H78/C38 50%  
H32/C40 50%

 Nebeská modrá  
Sky  
H74/C26

