



EN The AT-6 Texan/Harvard is most likely the most famous of the WW2 training aeroplanes, it also arguably is one of the most famous aeroplanes ever built. Its origins dates back to the late 1930 when the designers of the recently established North American company proposed the NA-16 project to fit the requirements issued by the USAAF calling for a so-called basic trainer. The NA-16 was a standard low-wing monoplane of mixed construction, the pilots's cockpits were left open in a true old fashion way. The USAAF, however, sent back updated request for a handful of changes to be incorporated in a new prototype, including an enclosed cockpit, which gave birth to the re-worked NA-18 prototype. This type was later produced for the USAAF under the designation the BT-9 and for the Navy as the NJ-1. Further modernization saw the change in the airframe construction which turned to being semi-monocoque and as such, the type was produced for the USAAF as the BT-14, under a contract with the RAF as the Yale Mk.I and for the French as the NA-64. Next version, the BC-1/SNJ-1 was already fitted with retractable undercarriage, it reverted to a fuselage with fabric covering though. The RAF placed an order for this version, calling it the Harvard Mk.I. The final version of the type became the BC-1A, which featured both the semi-monocoque fuselage construction and the retractable gear. The BC-1A became later redesignated the AT-6 as the USAAF introduced a new category of aeroplanes, the advanced trainers, differing from the earlier basic trainer by the increased weight and engine power. The US Navy operated the type as the SNJ-2. Several more versions were being developed to meet the still changing war needs, bringing to existence the AT-6A, B, C, D and F airframes, all of which were powered by various versions of the R-1340 engine. Only the AT-6E was fitted with a Ranger V-770 powerplant and the type did not go beyond the prototype stage. After the war, the production line was delivering the AT-6G version airframes. Both the Navy and Marines operated the Texans too, calling the SNJ-2 through to SNJ-7. The SNJ-4 was fitted with an arrestor hook and was used for carrier landing trainings of naval airmen. The Harvards produced for the UK differed in many respects, as required by the customer. The Mk.II version was the AT-6(BC-1A) in the US parlance, the Mk.IIA was basically the AT-6C. At the Noorduyun production plant, the Mk.IIB were produced under licence. The Harvard Mk.III originated in the AT-6D version, while the Mk.IV Harvard was a post-war development corresponding the AT-6G airframes and remained in production in Canada until 1951.

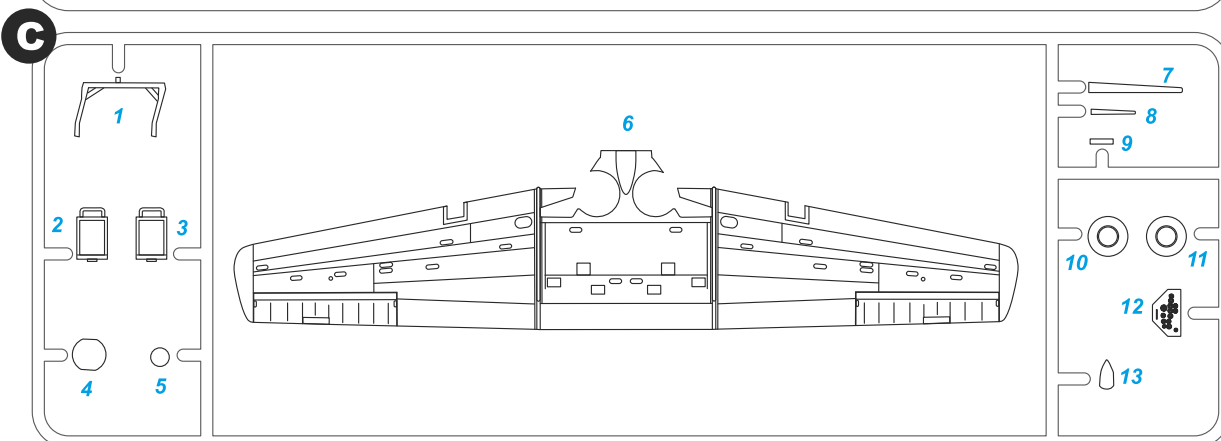
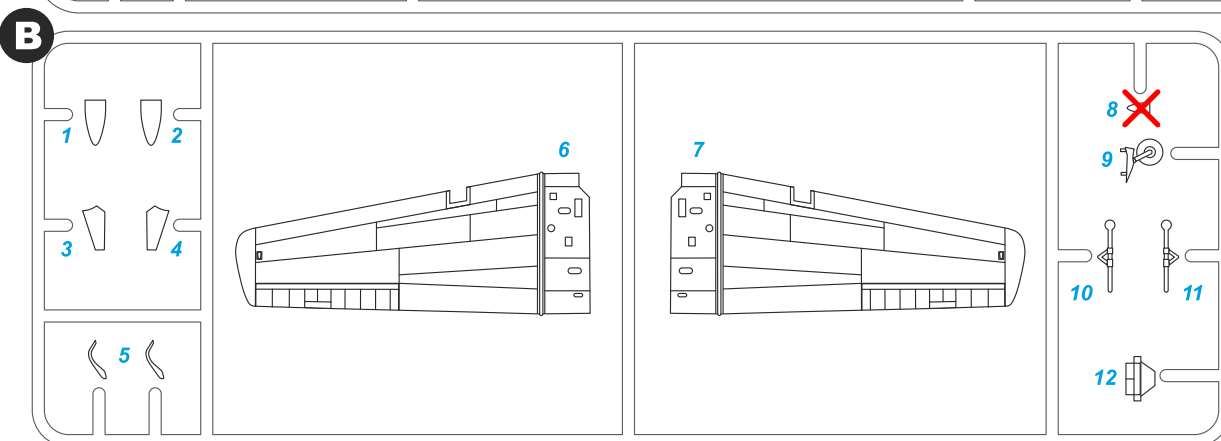
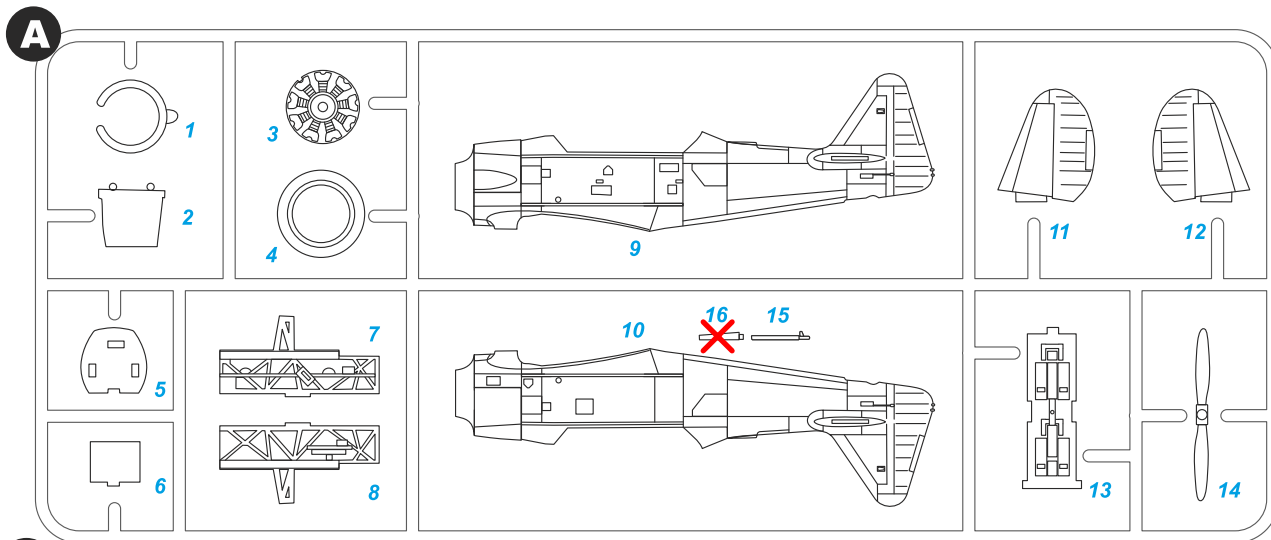
According to the version built, the Texans/Harvards were put in service either in pilot's or gunnery training role. The Harvards were operated not just with the RAF, they also went to other air forces of Commonwealth nations as were the RCAF, RNZAF, RSAF, SRAF or the IAF. Because of the total number of built and also due to their excellent performance, they literally flooded the air forces across the world in the post war years. What also contributed to this was that the type had been really good at the light ground attack role, the type also saw the Korean War in the forward air control role. The total list of the military operators of the type is quite wide, indeed.

Span: 12.81 m, length: 8.84 m, height: 3.57 m, max. speed: 335 km/h, ceiling: 7,400 m, range: 1,175 km.

CZ AT-6 Texan/Harvard je patrně nejslavnější cvičný letoun druhé světové války a jeden z nejslavnějších letounů světa vůbec. Vznikl u mladé firmy North American na konci třicátých let minulého století. Pro soutěž vypsanou USAAF pro kategorii basic trainer u konstruovali konstruktéři North Americanu prototyp NA-16, dolnoplošník smíšené konstrukce s otevřenými prostory osádky. Podle požadavků USAAF dostal přestavěný prototyp, přeznačený na NA-18, uzavřený překryt osádky. Pro USAAF byl vyráběn jako BT-9, pro US Navy jako NJ-1. Další modernizace přinesla poloskořepinovou konstrukci trupu. S touto byl tento letoun vyráběn pro USAAF (BT-14), dle požadavků RAF (Yale Mk.I) a Francie (NA-64). Zatahovací podvozek se objevil u další verze, BC-1/SNJ-1, která se ale vrátila k trupu potaženému plátnem. RAF tuto verzi objednalo pod označením Harvard Mk.I. Finální verzi, kombinující poloskořepinovou konstrukci trupu se zatahovacím podvozkem se stala verze BC-1A, přeznačená na AT-6. USAAF totiž zavedlo novou kategorii advanced trainer, do které se stále těžší a výkonnější letoun skvěle hodil. Pro US Navy se vyráběl pod označením SNJ-2. Další verze byly vyvíjeny dle válečných potřeb. Postupně byly do konce války vyrobeny verze AT-6A, B, C, D a F. Všechny tyto verze byly poháněny verzemi motoru R-1340. Verze AT-6E, poháněná motorem Ranger V-770, zůstala v prototypu. Po válce byla vyráběna verze AT-6G. US Navy a US Marines používalo Texany také, SNJ-2 až SNJ-7. Verze SNJ-4C dostala přistávací hák a byla používána pro výcvik námořních pilotů. Pro Velkou Británii byly vyráběny Harvardy s odlišnostmi dle britských požadavků. Verze Mk.II odpovídala AT-6(BC-1A), verze Mk.IIA odpovídala AT-6C. V licenci firmy Noorduyun byl pro RAF vyráběn Harvard Mk.IIB. Verze Harvard Mk.III vycházela z verze AT-6D. Harvard Mk.IV byl pak poválečnou verzí, odpovídající AT-6G. Ta byla vyráběna v Kanadě od roku 1951.

Podle verzí byly Texany/Harvardy používány k pilotnímu nebo střeleckému výcviku. Harvardy používalo nejen britské RAF, ale i další letectva Commonwealthu, RCAF, RNZAF, RSAF, SRAF nebo IAF. Vzhledem k počtu vyrobených letadel a jejich kvalitě se Texany/Harvardy během a po druhé světové válce masivně rozšířily po celém světě. K tomu přispělo i to, že se kromě výcviku daly použít jako lehký bitevní letoun. Poválečná verze AT-6G byla použita ve válce v Koreji jako letoun vzdušných návodčích. Výčet uživatelů je velmi široký.

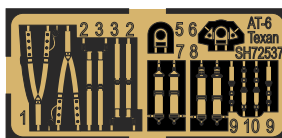
Rozpětí: 12,81 m, délka: 8,84 m, výška: 3,57 m, maximální rychlost: 335 km/h, dostup: 7 400 m, dolet: 1 175 km.



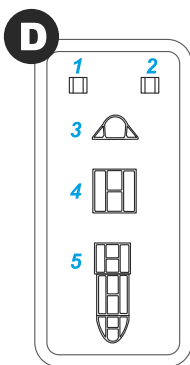
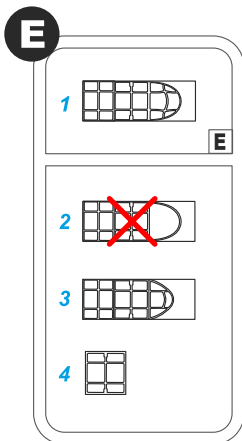
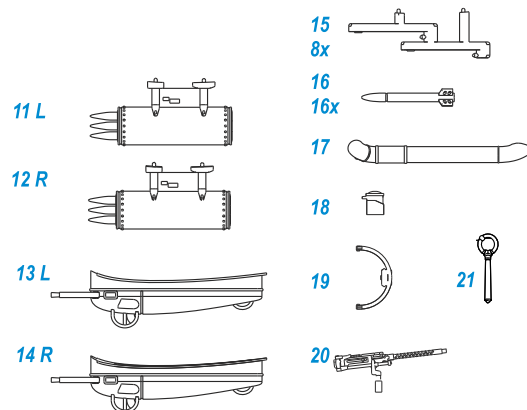
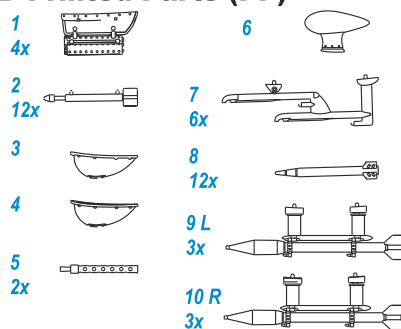
Do not use this part
Tento díl nepoužít



Film Photo-Etched Parts (PE)



3D Printed Parts (PP)



OPTIONAL
MOŽNOST VOLBY
NACH BELIEBEN
OPTION



INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
ZYANOAKRYLATKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT



BEND
OHNOUT
BIEGEN
COURBER



SCRATCH BUILD
ZHOOTOVIT NOVÉ
FERTIGSTELLEN
ACHEVER

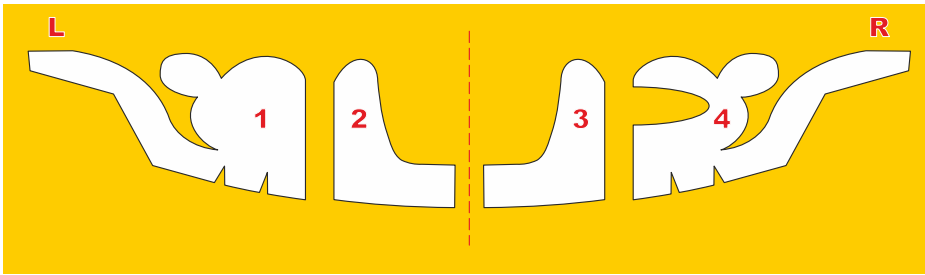


CUT OFF/DRILL
REZAT/VRTAT
ENTFERNEN
DETACHER

GSI
colours code

COLOUR
NÁTRIT
FARBEN
PEINDRE

Mask (M) - for schema D only

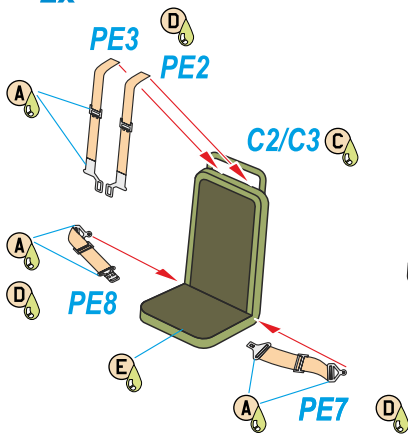


Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

A	Aluminium / hliník	H8/C8
B	Flat Black / černá matná	H12/C33
C	Interior Green / interiérová zelená	H57/C27
D	Linen (Tan) / plátno	H27/C44
E	Olive Drab / olivová	H52/C12
F	Burnt Iron / opálený kov	H76/C61
G	Tire Black / barva pneu	H77/C137
H	Gloss Black / černá lesklá	H2/C2
I	Grayish Blue / modrošedá	H337/C337
J	Clear Red / čirá červená	H90/C47
K	Clear Blue / čirá modrá	H93/C50
L	Clear Green / čirá zelená	H94/C138
M	Clear Amber / čirá jantarová	H92/C49
N	White / lesklá bílá	H1/C1

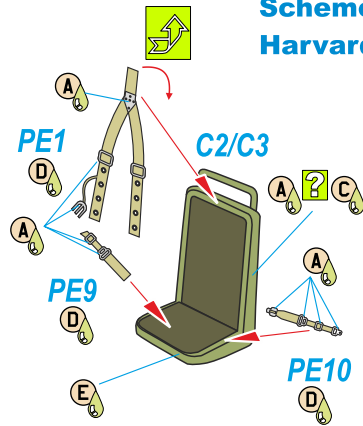
1

2x



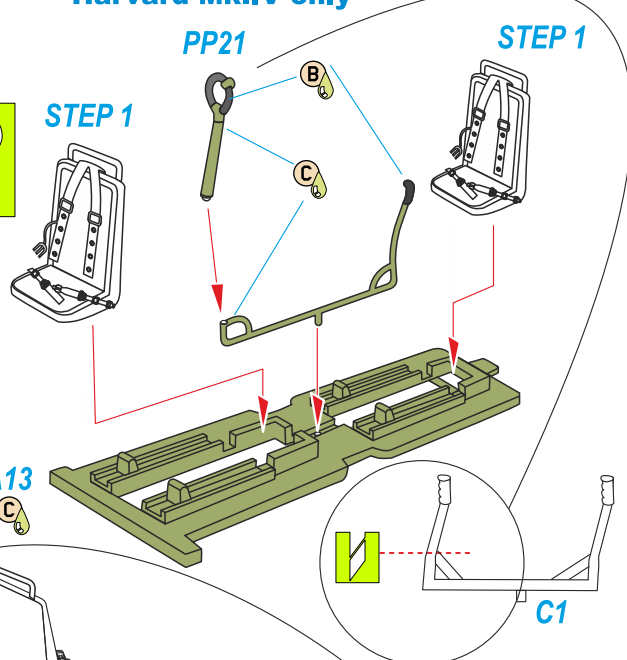
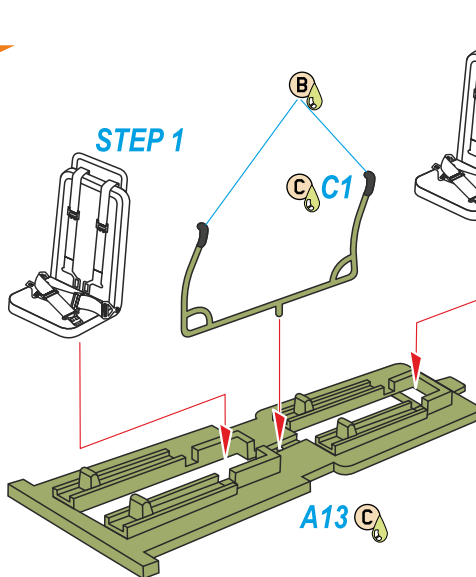
2x

Scheme E
Harvard Mk.IV only

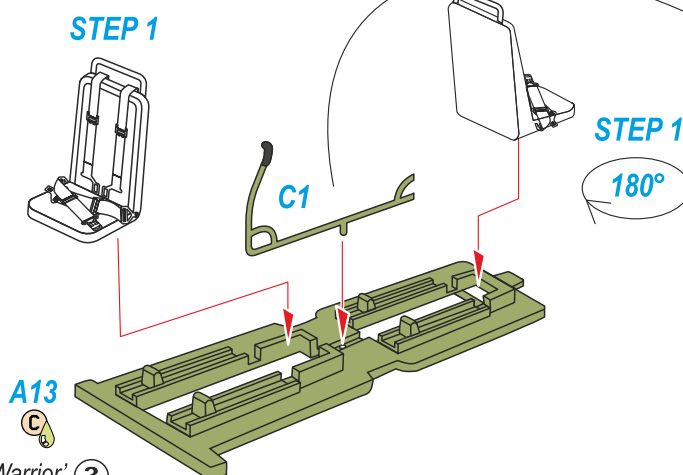


Scheme E
Harvard Mk.IV only

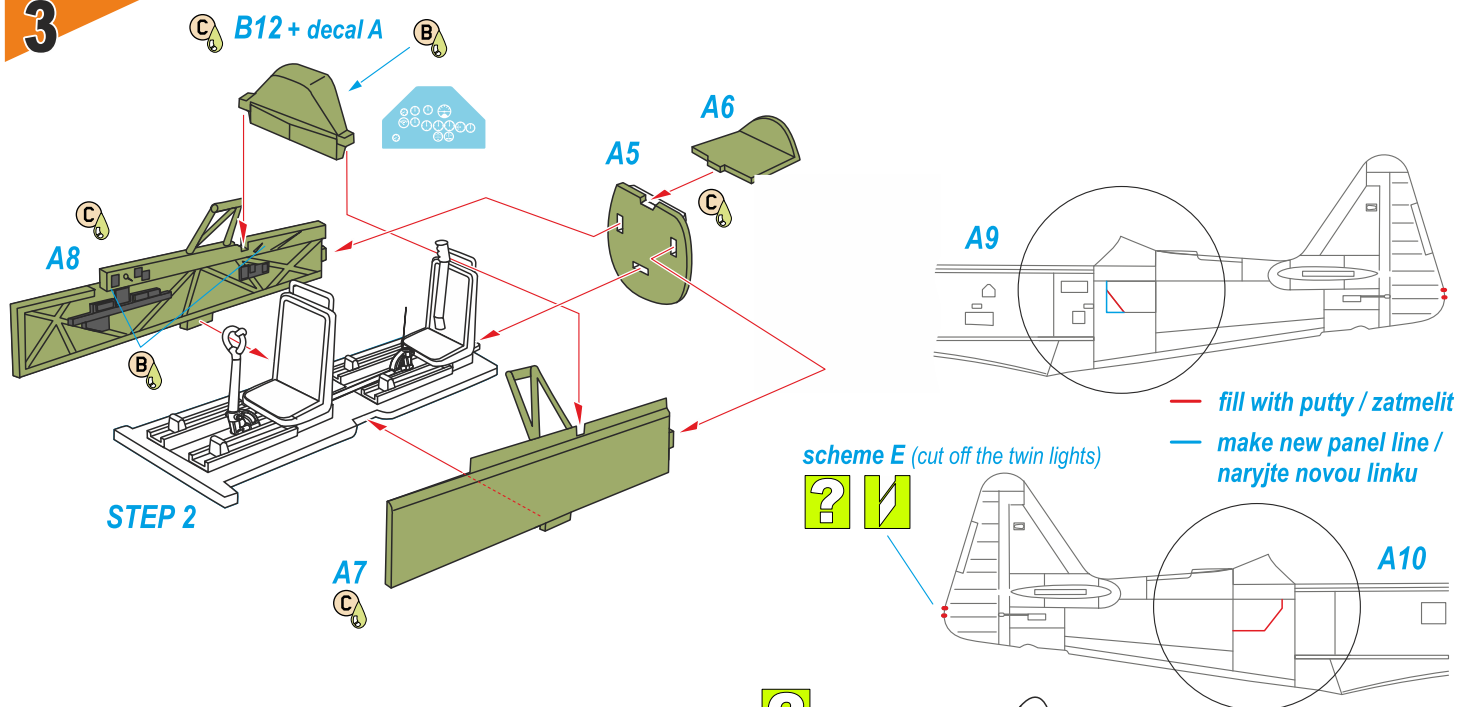
2



Scheme F
only

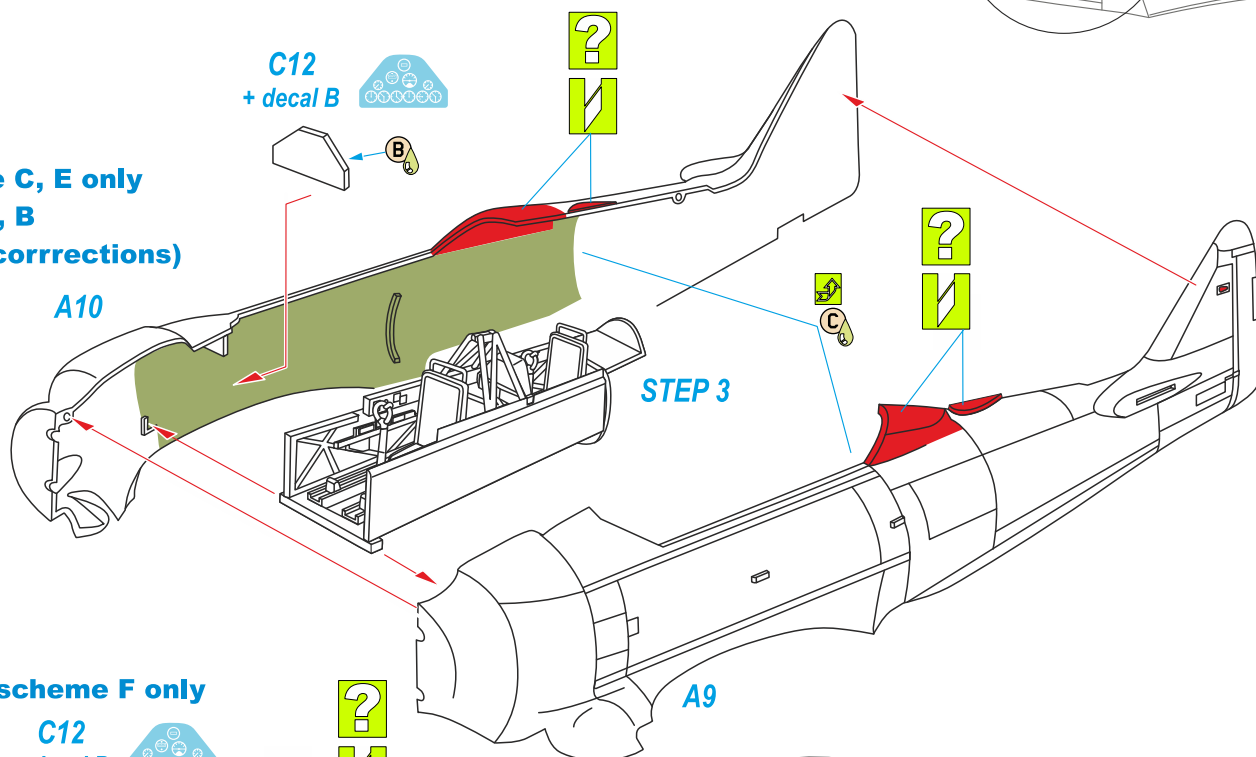


3



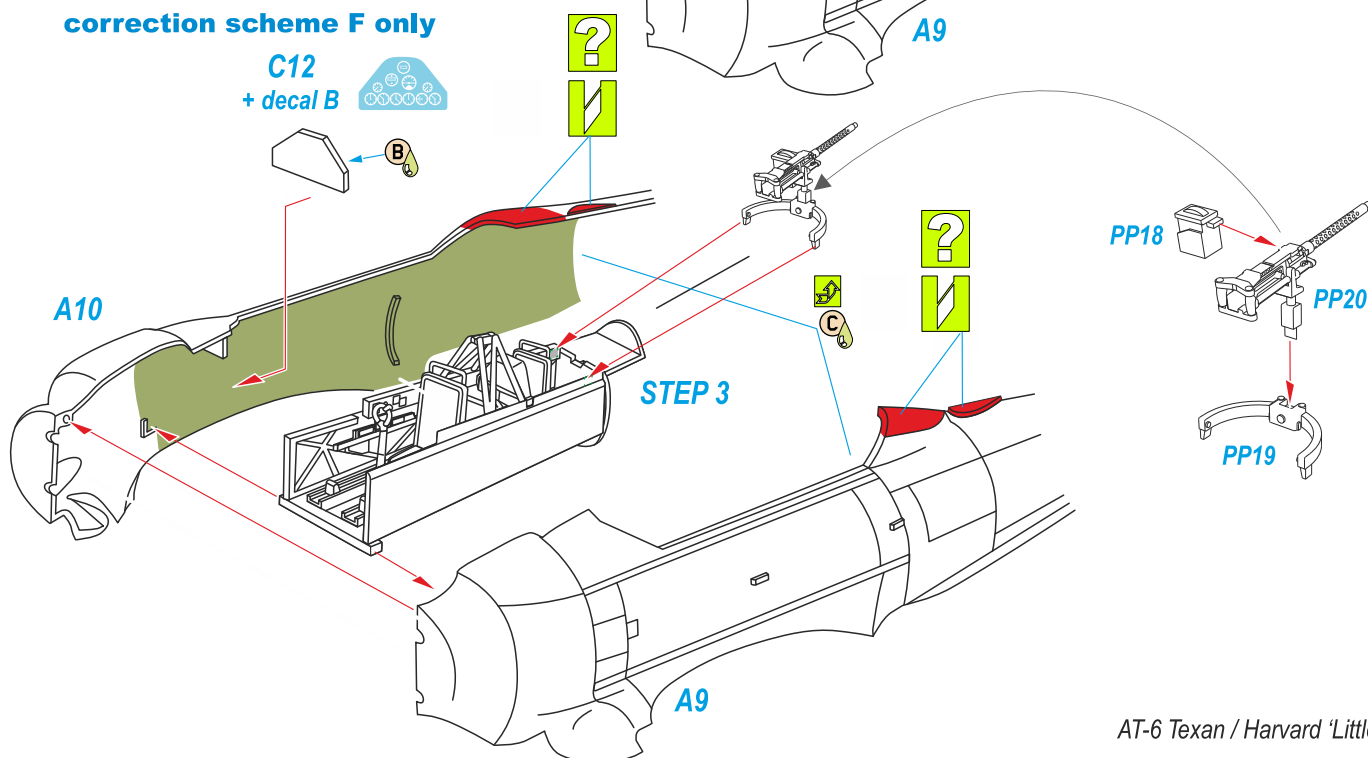
4

**correction
for scheme C, E only
(scheme A, B
- without corrections)**

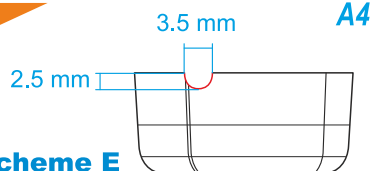


correction scheme F only

**C12
+ decal B**

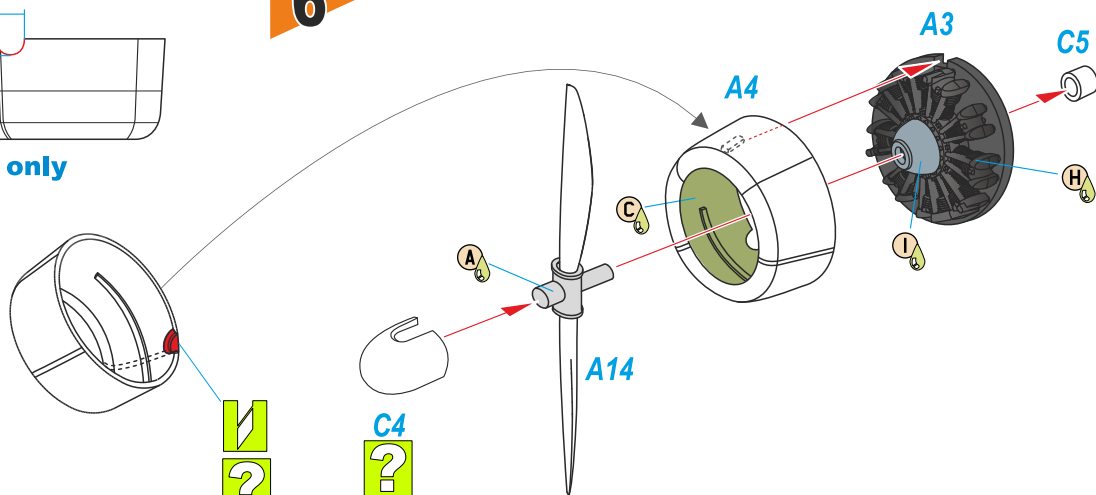


5



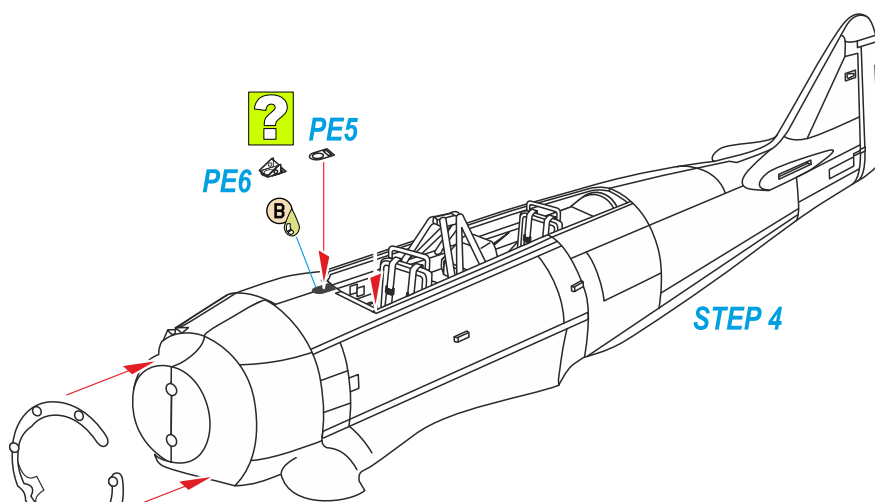
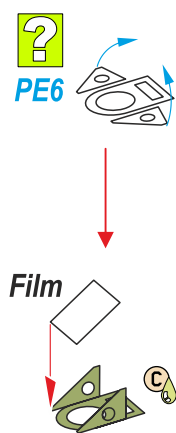
Scheme E
Harvard Mk.IV only

6



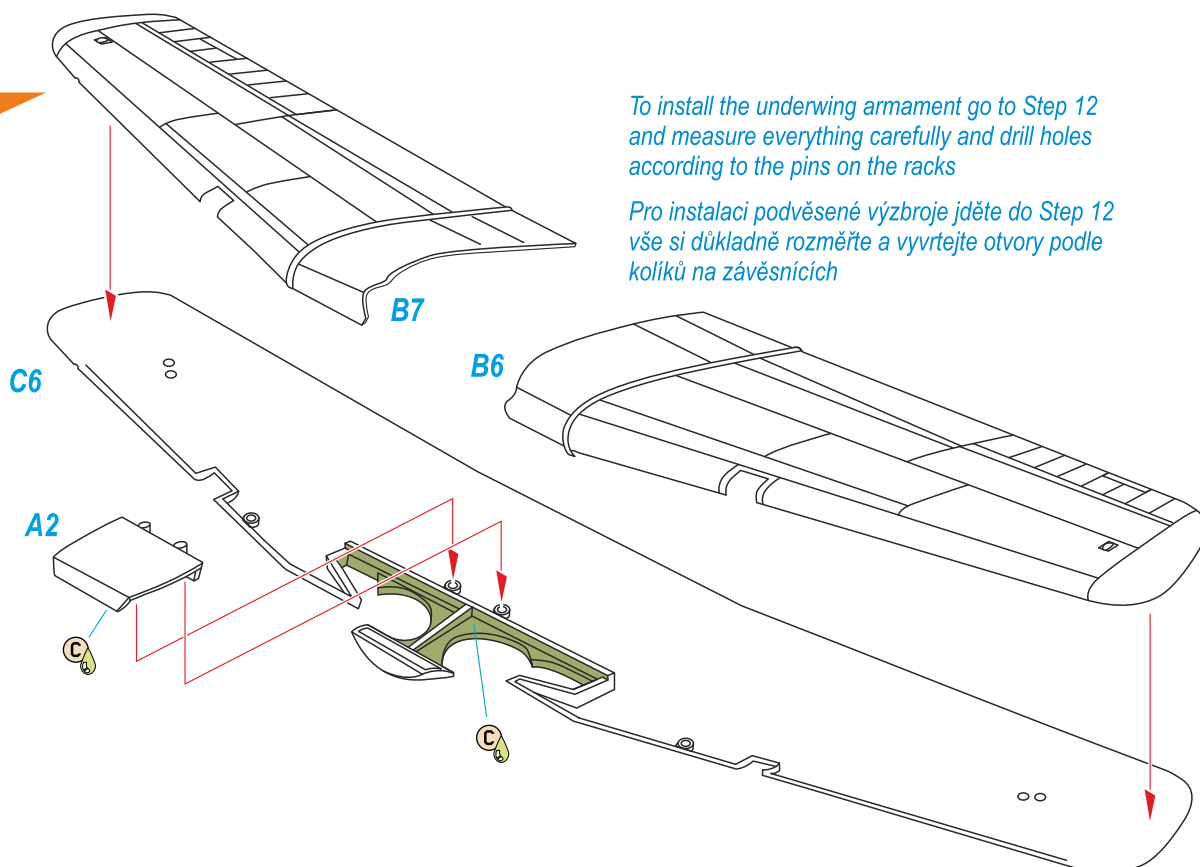
Scheme A, B, C, D, F

7



Scheme A, B, C, D, F

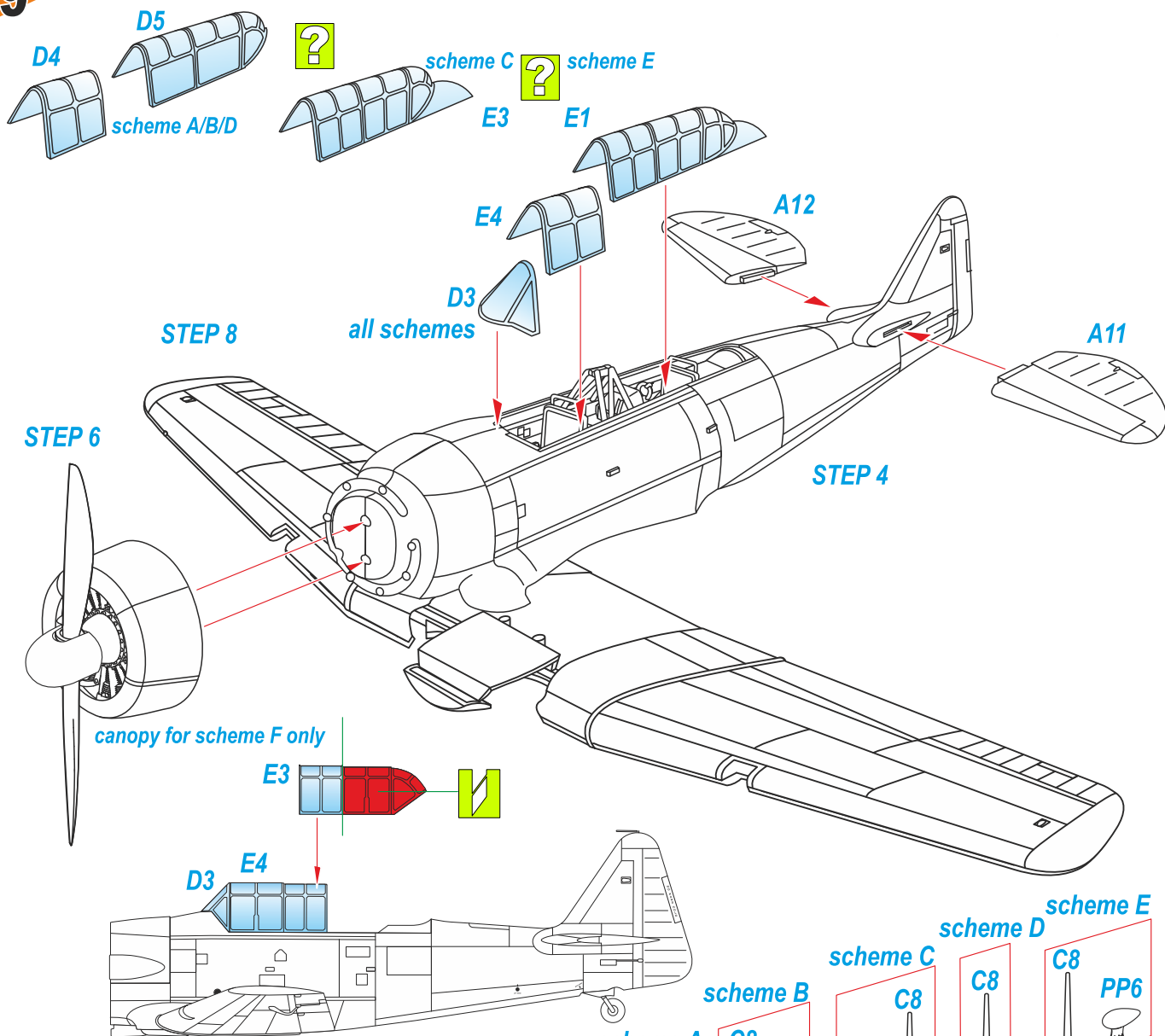
8



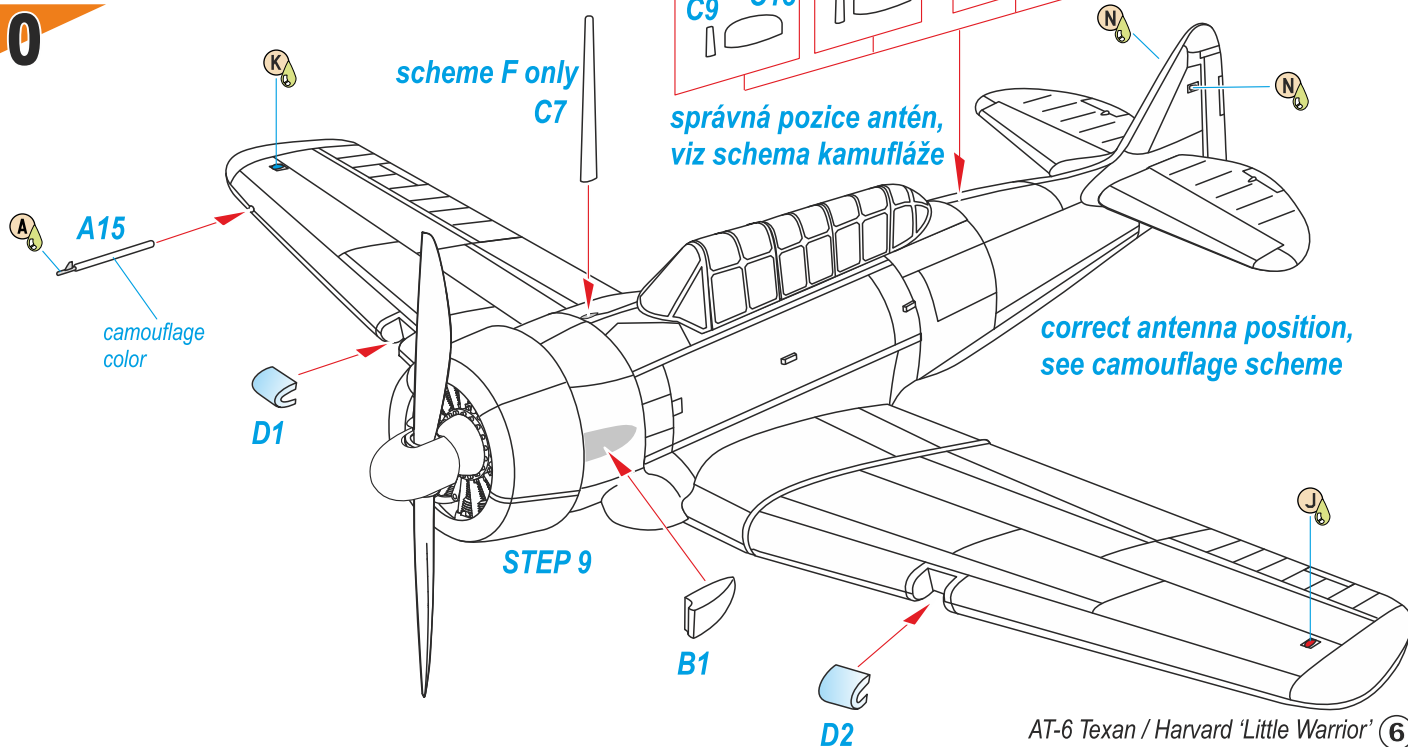
To install the underwing armament go to Step 12
and measure everything carefully and drill holes
according to the pins on the racks

Pro instalaci podvěšené výzbroje jděte do Step 12
vše si důkladně rozměřte a vyvrtejte otvory podle
kolíků na závěsnících

9



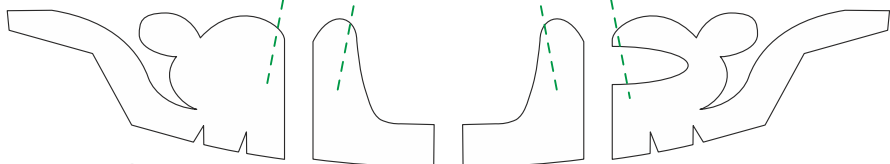
10

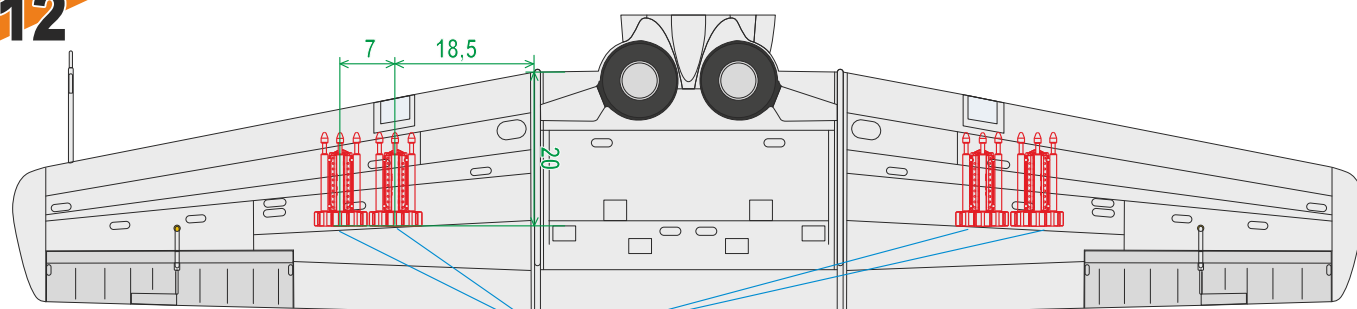




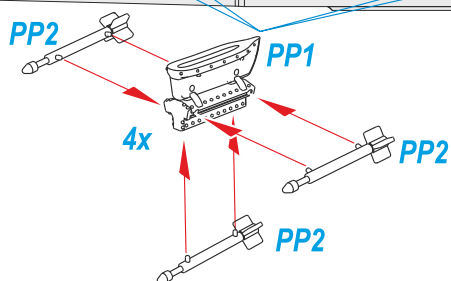
procedure:
spray yellow paint
stick on masks and spray black paint
remove masks
apply decals

postup:
nastříkejte žlutou barvu
nalepte masky a nastříkejte černou barvu
sundejte masky
aplikujte obtisky

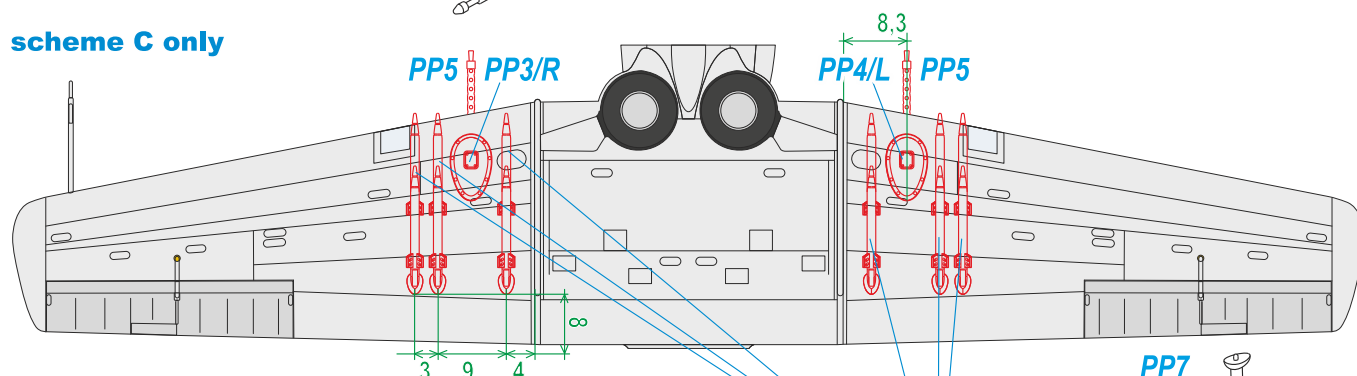




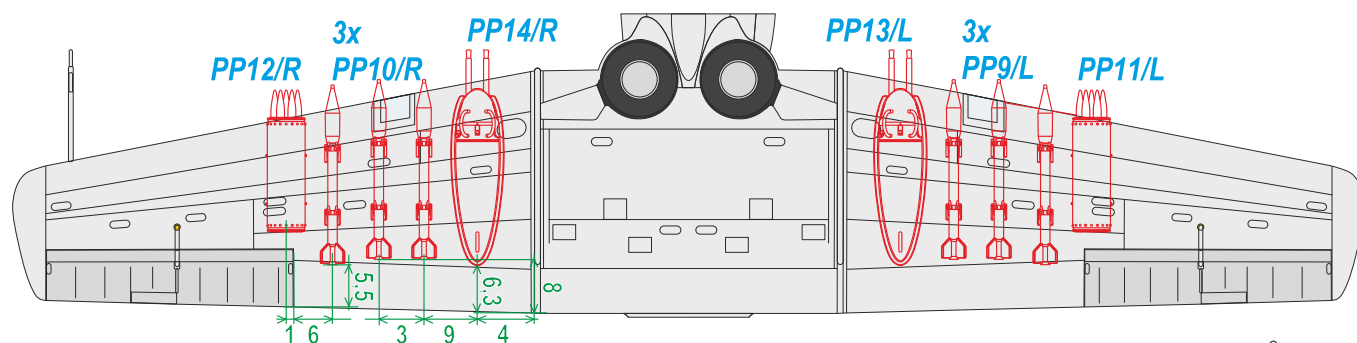
scheme A, B only



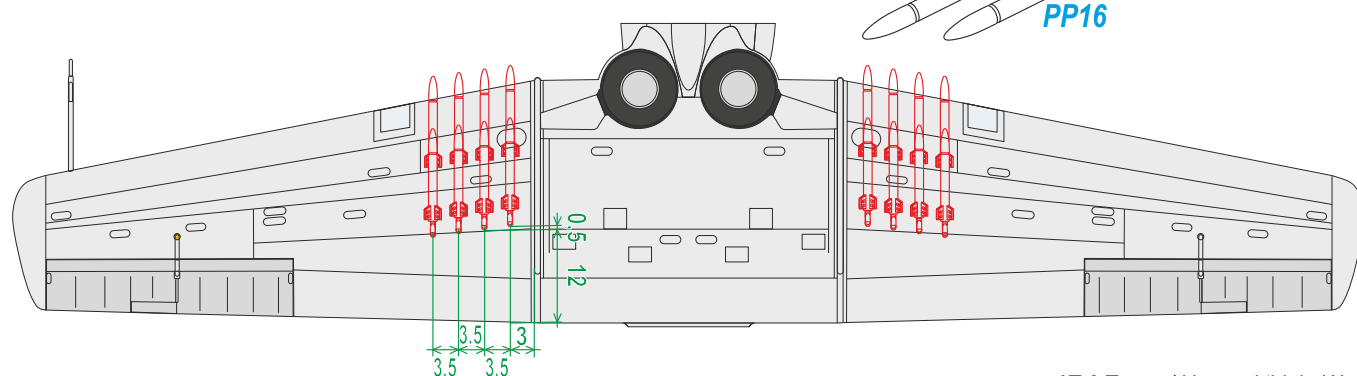
scheme C only



scheme D only



scheme E only



Modified into the LT-6G variant, these Texans performed critical duties as Forward Air Controllers (FAC) for fighter-bombers. During their famous "Mosquito" missions, these otherwise unarmed aircraft would mark enemy positions and targets using smoke rockets.

LT-6G Texan, LTA-585, pojmenovaný Carrel I, 6147. Tactical Air Control Group, USAF, základna K-47 Čchunčchon, 1952-53, Korea. Texany, upravené na verzi LT-6G sloužily během války v Koreji jako předsunutí letečtí dispečeri (FAC) pro stíhací bombardéry. Při „Mosquito“ misích, označovaly, jinak nevyzbrojené Texany, nepřátelské cíle kouřovými raketami.

Scheme A

U.S. AIR FORCE
93585

LTA-585

CARREL

USAF

USAF

U.S. AIR FORCE
93585

1 2 3 5 6 7 8 9 11 13 21 22 25 26 27 28 29 31 37 38

A B C D E

A Yellow
Žltá
H4/C4

B Black
Černá
H12/C33

C Olive Drab
Olivová
H52/C12

D Aluminium
Hliník
H8/C8

E Aluminium paint
Hliníková barva
H8+11/C8+62

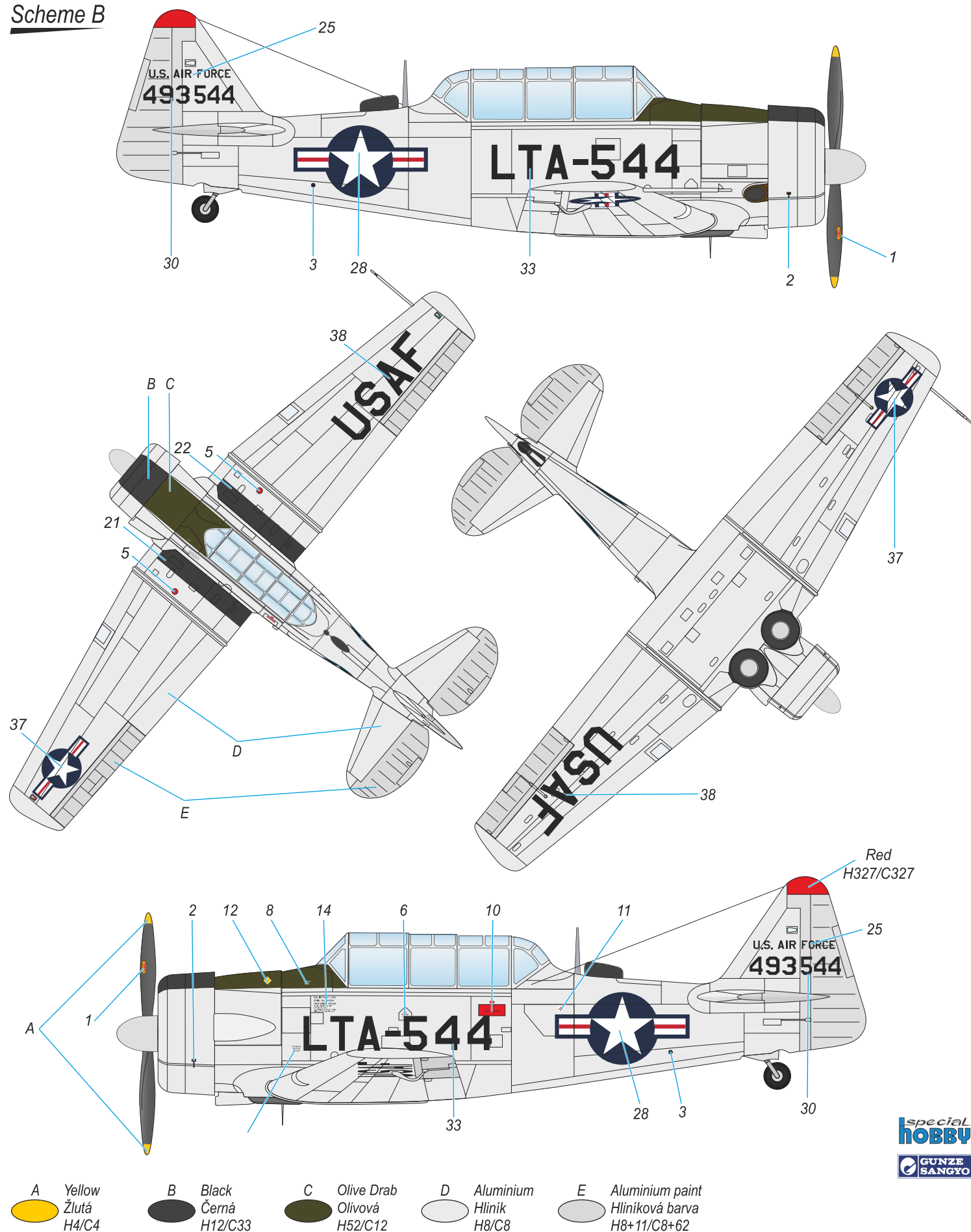
special
HOBBY

GUNZE
SANGYO

LT-6G Texan, LTA-544, piloted by First Lieutenant Peter Darakis, 6148th Tactical Control Squadron, 6147th Tactical Control Group, USAF, K-47 Air Base Chuncheon, 1952-53, Korea. Peter Darakis, whose parents were of Greek origin, flew 52 missions in Korea and was twice awarded the Distinguished Flying Cross (DFC). On March 10, 1953, while flying a different Texan, he was shot down by a direct hit from anti-aircraft fire. The aircraft crashed in enemy territory; both pilot Peter Darakis and observer SFC Forrest L. Price died in the cockpit.

LT-6G Texan, LTA-544, pilot nadporučík Peter Darakis, 6148. Tactical Control Squadron, 6147. Tactical Control Group, USAF, základna K-47 Čchunčchon, 1952-53, Korea. Peter Darakis, jehož rodiče pocházeli z Řecka, odlétal v Koreji 52 misí a dvakrát byl vyznamenán DFC. 10. března 1953 byl v jiném Texanu sestřelen přímým zásahem protivzdušné obrany. Ten se zřítil na nepřátelské území, v jeho kabině zemřeli pilot Peter Darakis a pozorovatel SFC Forrest L. Price.

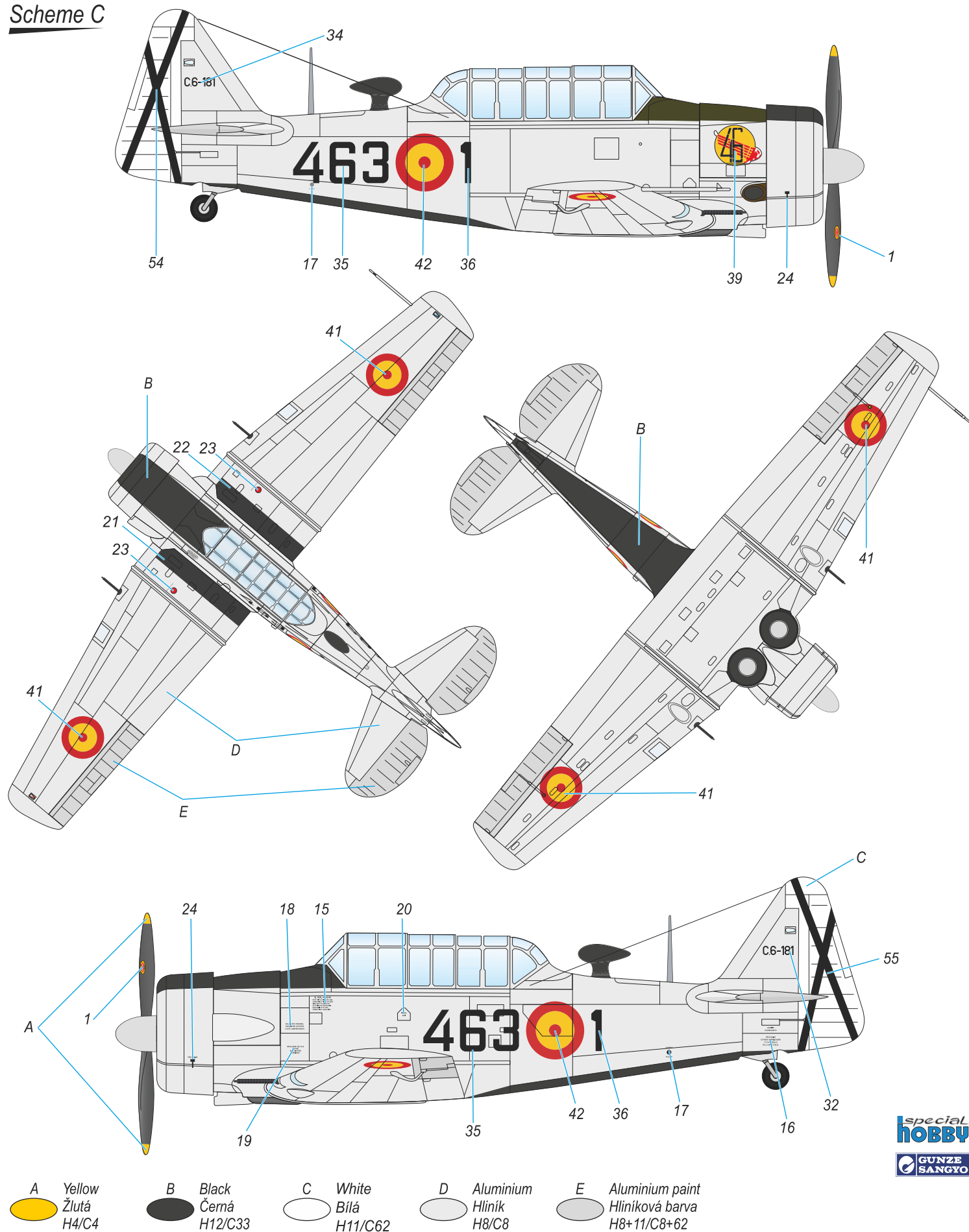
Scheme B



AT-6D Texan, C.6-181, 463-1, Ala Mixta No. 46, 463rd Squadron, Spanish Air Force (Ejército del Aire), Gando Air Base, Gran Canaria, 1960s. These Texans, armed with wing-mounted machine guns and underwing racks, served as part of the defense of the Canary Islands and Spanish territories in Africa.

AT-6D Texan, (C.6-181) 463-1, Ala Mixta No. 46, 463. Escuadrón, Ejército del Aire (Španělské vojenské letectvo), základna Gando, Grand Canaria, šedesátá léta 20. století. Texany, vyzbrojené kulomety v křídle a závěsníky sloužily v rámci obrany Kanárských ostrovů a španělských území v Africe.

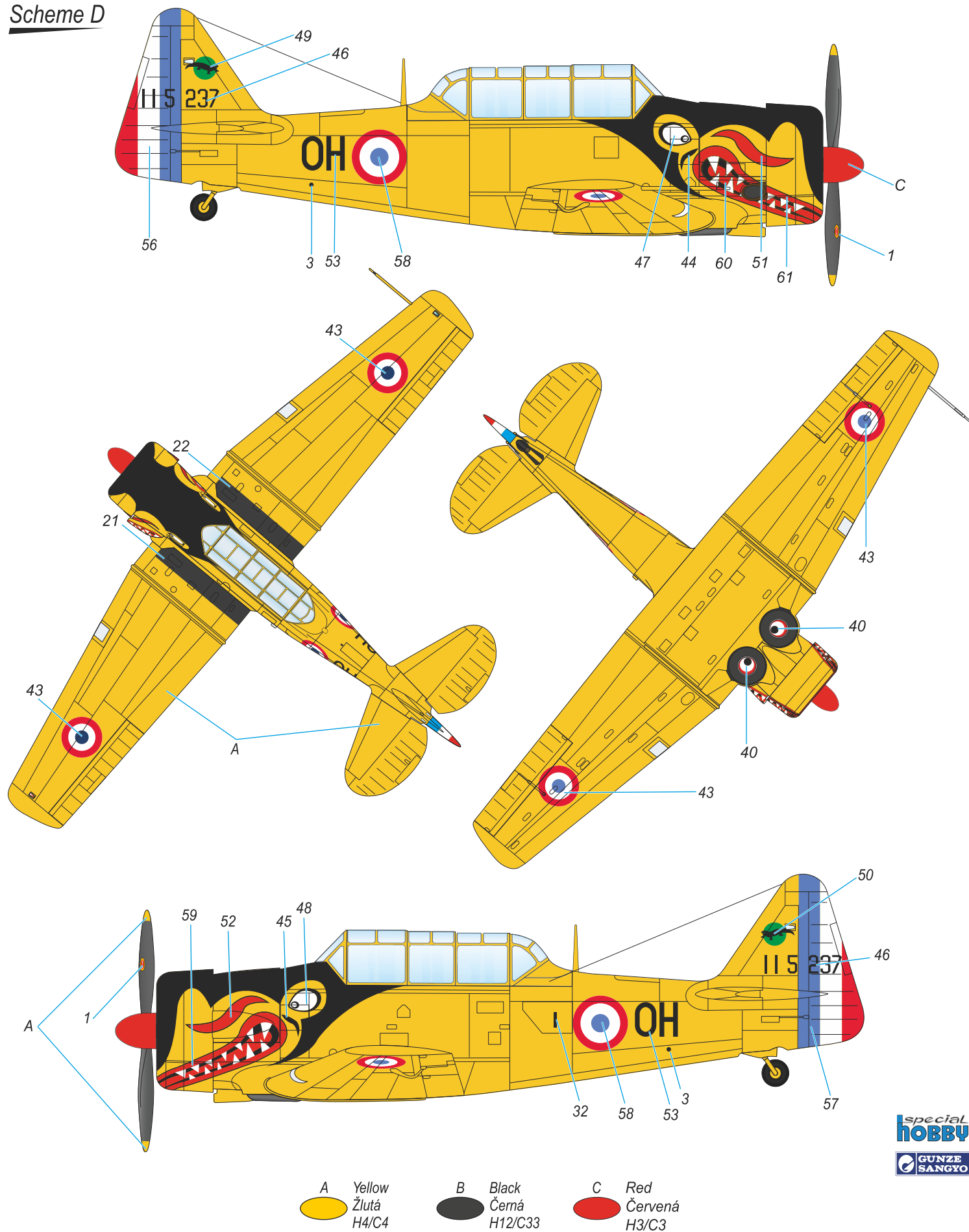
Scheme C



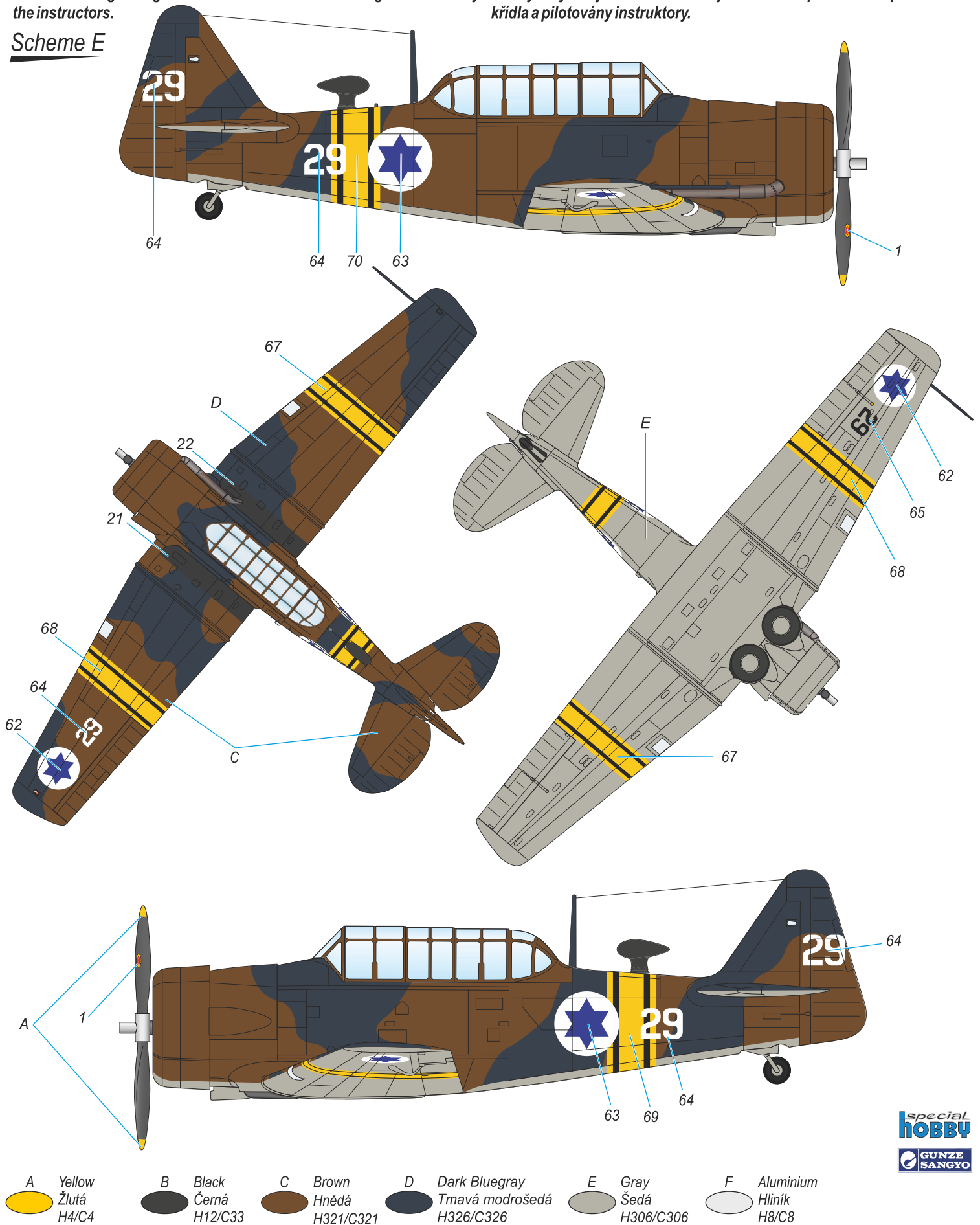
T-6G Texan, OH, 115-237, EALA 5/72, Armee de l'Air de Algerie, Colomb Béchar Air Base, Algeria, late 1956. Many EALA units (Light Tactical Support Squadrons) operated Texans with striking color schemes; the Texans of EALA 5/72 stood out among them with their distinctive shark mouth, black nose accents, and eyes painted on the wheel covers.

T-6G Texan, OH/115-237 EALA 5/72, Armee de l'Air de Algerie, základna Colomb Béchar, Alžír, konec roku 1956. Mnoho jednotek EALA (squadrony lehké taktické podpory) používalo Texany s výrazným barevným označením, Texany EALA 5/72 s tlamou, černými doplňky přídě a oky na krytech kol mezi nimi vynikala.

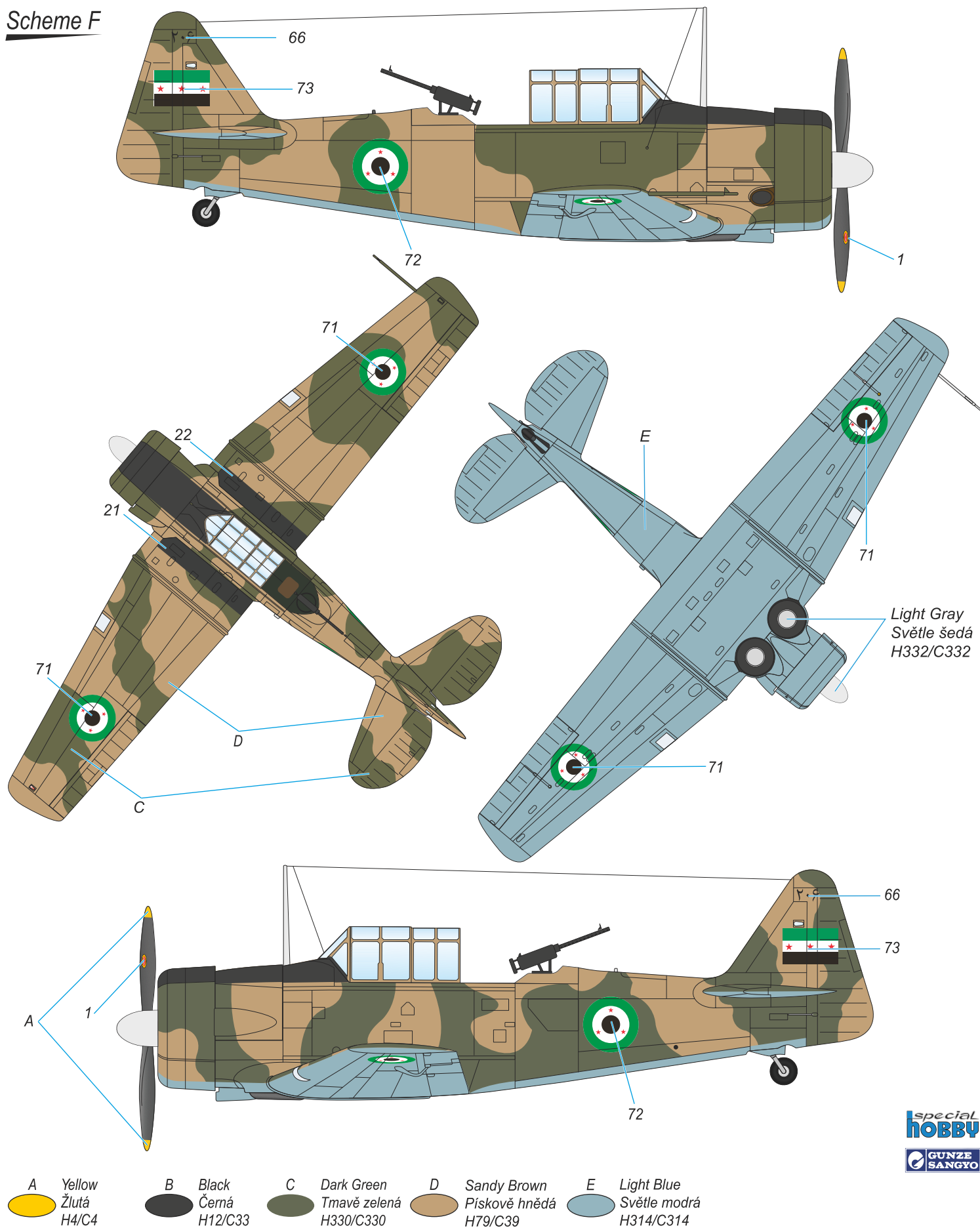
Scheme D



AT-6 Harvard, č. 29, peruť Golden Eagle - Tayeset HaNesher HaZahav, Israel Air Force, Operace Kadeš, říjen 1956. Izrael zakoupil letadla Harvard / Texan v roce 1948 a využil je k útokům na pozemní cíle během Války o nezávislost. Stroje byly tehdy vyzbrojeny bombami na závěsnících pod křídlem. Na začátku padesátých let byla tato letadla přesunuta do letecké školy na základně Sde Sirkin a používána k výcviku. V roce 1956 byly stroje ze školy povolány zpět do bojové služby a vyzbrojené osmi neřízenými raketami pod každou polovinou křídla a pilotovány instruktory.



AT-6C (?) Texan, No.206, pilot al-Abed a střelec/mechanik Muhi al-Din Wadi, No.1 Sqn, Syrské letectvo, červenec 1948. V leteckém boji nad Kunejtrou (Quneitra) 10. července 1948 dokázal Muhi al-Din Wadi sestřelit stíhačku Avia S.199, pilotovanou Lionelem Blochem. Sám byl přitom smrtelně zraněn. 16. července byl Texan No. 206 sestřelen izraelskou protivzdušnou obranou nebo se rozpadl ve vzduchu ve střemhlavém letu díky nedokonalé opravě po poškození 10. června. Jihoafrický dobrovolník Lionel (Les) Morris Bloch byl veden jako nezvěstný až do roku 1994, kdy bylo nalezeno jeho tělo a on byl důstojně pohřben za účasti rodiny a aktivních a bývalých členů 101. Squadrony IAF, včetně presidenta Ezera Weizmana, Blochova spolubojovníka z roku 1948.





Vautour IIA 'IDF Attack Bomber'



Fouga CM-175 Zéphyr



Mirage F.1C/C-200 'Armée de l'Air'



**special
HOBBY**
SH72489
1/72

CASA C-212-300/400 'Long Nosed Casas'



**special
HOBBY**
SH72523
1/72

'The First French Supersonic'
SMB-2 Super Mystère



**special
HOBBY**
SH72490
1/72

Fouga CM.170 Magister 'Aerobatic Teams'