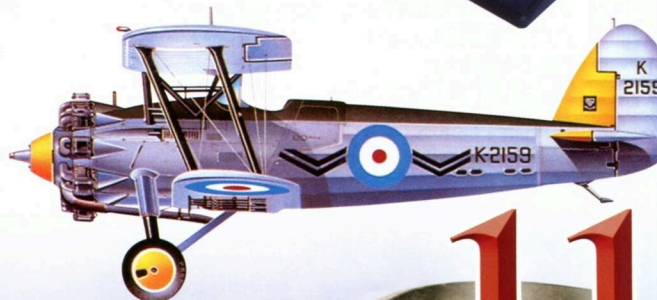


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
BRISTOL BULLDOG



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1329-9



1 1

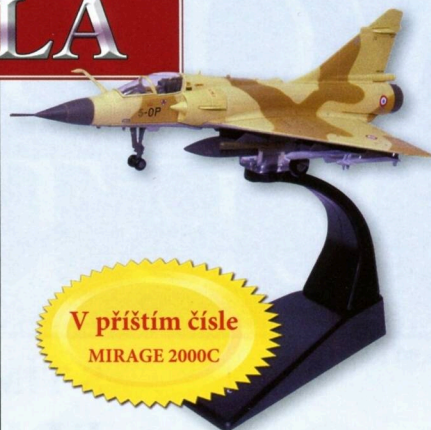
KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ
**VOJENSKÁ
LETADLA**

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH CAMEL
F/A-18F SUPER HORNET	MIG 29
F4F-4 WILDCAT	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ALBATROS D.V



**V příštím čísle
MIRAGE 2000C**

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1219-3

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.

Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.

Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
příložených modelů.

Model vyroben v ČR.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

**Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!**

BRISTOL BULLDOG

DVACÁTÁ A TŘICÁTÁ LÉTA MINULÉHO STOLETÍ BYLA OBDOBÍM PŘEKOTNÉHO ROZVOJE VOJENSKÉHO LETECTVA. STŘETÁVALY SE TENKRÁT ROZMANITÉ KONCEPCE STAVBY A VYUŽITÍ VŠEMOŽNÝCH TYPŮ LETADEL, BYLA ZKOUŠENA RŮZNÁ, VÍCE ČI MÉNĚ ÚSPĚŠNÁ TECHNICKÁ ŘEŠENÍ. JEDNOU Z NEJZDAŘILEJŠÍCH LETECKÝCH KONSTRUKCÍ TÉ DOBY SE STALA BRITSKÁ STÍHAČKA BRISTOL BULLDOG.

Několik let po první světové válce bylo britské vojenské letectvo nevelkou formací, jejíž technické vybavení bylo limitováno omezeným rozpočtem. V roce 1926 sloužily u RAF (Royal Air Force – Královské letectvo) dva základní typy stíhacích letounů – Armstrong Whitworth Siskin a Gloster Gamecock. První typ byl vyvinut již v roce 1920 a leteckým perutím začal být přidělován od února 1924. Bylo vyrobeno celkem 102 sériových letadel verze Mk III a 339 letadel verze Mk IIIA/B. Tato stíhačka byla používána do října 1932. Druhý typ byl objednan v roce 1924 a jeho dodávky byly zahájeny v roce 1926. Bylo vyrobeno pouze 90 kusů tohoto letadla celodřevěné konstrukce ve verzi Mk I, stroje však byly ze služby u prvosledových útvarů staženy již po třech letech. Oba uvedené typy byly přepadovými stíhačkami vybavenými radiostanicí. Dosahovaly maximální rychlosti kolem 250 km/h, což umožňovalo dosáhnout každý soudobý britský bombardér s jedinou výjimkou, kterou představoval lehký bombardér Fairey Fox, vyvinutý v roce 1925 jako soukromá iniciativa svého výrobce, s čistou aerodynamikou a řadovým motorem. Tento stroj byl rychlejší a měl lepší stoupavost než obě stíhačky. Velení RAF se proto rozhodlo vrátit nadvládu ve vzduchu stíhačkám a vyhlásilo specifikace nového stroje F.9/26.

PROJEKTY

Vypracování návrhu letadla splňujícího tyto požadavky se s nadějí na získání výhodného kontraktu ujala firma Bristol Aeroplane Company, která od ukončení prv-



BRISTOL BULLDOG Mk. IVA
 SLOUŽÍCÍ U 35. DOPLŇOVACÍ PERUTĚ
 (T-LLV 35) FINSKÝCH VZDUŠNÝCH
 SIL (ILMAVOIMAT) V KVĚTNU 1942.

ni světové války předložila několik zajímavých návrhů letadel, ale žádné z nich se nedostalo do sériové výroby. Její hlavní konstruktér Frank Barnwell měl k dispozici produkty motorářské sekce mateřské firmy – špičkové hvězdicové motory. Šéfinženýrem firemní motorárny byl v té době Alfred Hubert Roy Fedden.

K dalšímu pokusu o uplatnění vlastního výrobku došlo v roce 1924, když se velení RAF rozhodlo nahradit zastaralý Siskin moderní přepadovou stíhačkou. Podle specifikace F.17/24 měl nové letadlo pohánět kapalinou chlazený řadový motor Rolls-Royce Falcon X, avšak Barnwell i Fedden zastávali názor, že pro novou stíhačku bude vhodnější vzduchem chlazený motor Bristol a tuto změnu navrhli představitelům vojenského letectva. Návrh takového letadla dokončil Barnwell před dubnem 1926, což jej umožnilo předložit ihned po vyhlášení podmínek specifikace F.9/26. Jeho stroj mohl plnit úkoly jak ve dne, tak v noci. Byly navrženy dvě varianty – první varianta Type 102A byla určena pro pozemní letiště, druhá varianta Type 102B byla palubní pro námořní letectvo (podle separátní specifikace N.21/26). Projekt byl rozvinutím konstrukce závodního letadla Bristol Type 99 Badminton z roku 1925, avšak nebyl realizován, a proto Barnwell na začátku roku 1927 předložil nový návrh, opět ve dvou variantách. První byla poháněna řadovým motorem Rolls-Royce F. XI, druhá hvězdicovým motorem Bristol Mercury. Druhý stroj s motorem Mercury dostal označení Type 105. Pro porovnání byly vyrobeny makety obou variant ve skutečné velikosti. V této etapě příprav měla křídla obou variant stejné rozpětí a plošné rozměry, teprve během vypracování podrobné dokumentace bylo zavedeno menší a užší dolní křídlo charakteristické pro sério-

PROTOTYP LETADLA BRISTOL
 BULLDOG Mk II ZKONSTRUOVANÝ
 NA ZÁKLADĚ DRUHÉHO PROTOTYPU
 LETADLA BRISTOL BULLDOG Mk I.

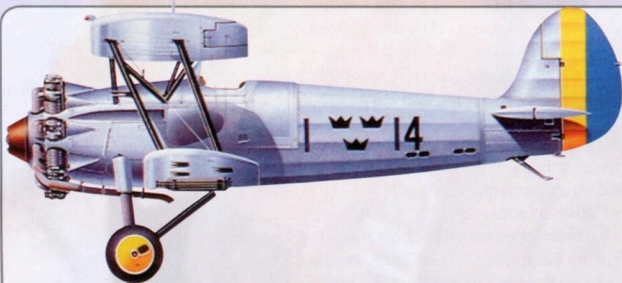


BRISTOL BULLDOG

LETADLO Z PRODUKCE FIRMY BRISTOL AEROPLANE COMPANY BYLO VE VÝZBROJI STÍHAČÍCH PERUTÍ RAF NA PŘELOMU DVACÁTÝCH A TŘICÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ. JEDNALO SE O PATRNĚ NEJZNÁMĚJŠÍ BRITSKOU STÍHAČKU MEZIVÁLEČNÉHO OBDOBÍ, JEŽ SLOUŽILA TAKÉ V LETECKÝCH SILÁCH NĚKTERÝCH DALŠÍCH STÁTŮ.



BRISTOL BULLDOG Mk IIA, BASKICKO, LETIŠTĚ LAMIACO, 1937. Letoun užívaný nejdříve lotyšským letectvem a později prodaný do Španělska, kde s ním během tamní občanské války létali různí zahraniční piloti podporující republikány. V rámci mezinárodní jednotky „Circo Krone“ podnikal tento stroj bojové lety na severní frontě.

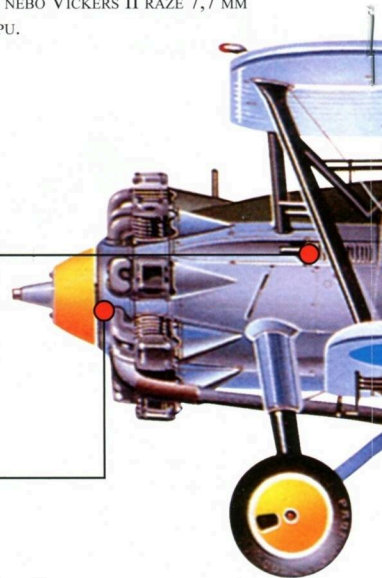


BRISTOL BULLDOG Mk IIA ŠVÉDSKÉ FLYGFLOTTILJ 1, ZÁKLADNA VÄSTERÅS, 1935. Letadlo s taktickým číslem 1-14 je celé v barvě hliníku. Tento stroj byl zakoupen ve Velké Británii společně se třemi kusy verze Mk II a dalšími sedmi kusy verze Mk IIA. Později byl darován finskému letectvu, u nějž sloužil do roku 1940 jako cvičné letadlo.



VÝZBROJ:
VÝZBROJ STROJE SE NELÍŠILA OD SOUDOBYCH STANDARDŮ A TVOŘILY JI DVA

KULOMETRY VICKERS I NEBO VICKERS II RÁŽE 7,7 MM NAMONTOVANÉ V TRUPU.



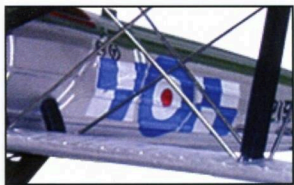
MOTOR: VERZI Mk II POHÁNĚL MOTOR BRISTOL JUPITER VIIIF O VÝKONU 328 kW (440 HP), KTERÝ LETADLU UMOŽŇOVAL DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 286 KM/H.

MODEL BRISTOL BULLDOG Mk IIA
MĚŘÍTKO 1:72



Model představuje letadlo Bristol Bulldog Mk IIA 19. stíhací perutě RAF v roce 1931.

VOJENSKÁ LETADLA



TRUP: PŘÍHRADOVÁ KONSTRUKCE BYLA CELOKOVOVÁ A POTAŽENÁ PLÁTNEM, POUZE PŘEDNÍ ČÁST TRUPU BYLA KRYTA DURALOVÝM PLECHEM.



ZÁĐOVÝ PODVOZEK: OSTRUHA BYLA V ROCE 1933 NAHRAZENA ZÁĐOVÝM KOLEČKEM, MONTOVANÝM POTÉ I NA DŘÍVE VYROBENÁ A DO SLUŽBY ZAŘAZENÁ LETADLA.



KAMUFLÁŽ A OZNAČENÍ: VĚTŠINA STÍHAČEK BRITSKÝCH PERUTÍ BYLA NASTŘÍKÁNA HLINÍKOVOU BARVU S HORNÍ ČÁSTÍ TRUPU V BARVĚ TMAVĚ ZELENÉ. SYMBOLY PERUTÍ BYLY V PODOBĚ RŮZNOBAREVNÝCH PÁSŮ NEBO ŠACHOVNIC. VOJENSKÁ ČÍSLA (V TOMTO PŘÍPADĚ K-2159)

BYLA NAMALOVÁNA NA TRUPU A SVISLÝCH OCASNÍCH PLOCHÁCH. BARVA LETKY SE OPAKOVALA NA KUŽELU VRTULE A KRYTECH KOLA, PŘÍPADNĚ NA OCASNÍCH PLOCHÁCH.



BRISTOL BULLDOG Mk II, 17. STÍHACÍ PERUŤ RAF, LETECKÁ ZÁKLADNA UPAVON, 1934. Letoun má standardní kamufláž britského letectva meziválečného období.

TECHNICKÉ ÚDAJE BRISTOL BULLDOG Mk II | IIA

Typ: jednomístná přepadová stíhačka celokovové (ocelové) konstrukce s plátěným potahem, vpředu duralovým plechem; pevný podvozek s gumovým odpružením, vzadu původně s ostruhou, později se záďovým kolečkem.

Motor: vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec Bristol Jupiter VII o výkonu 320,6 kW (430 HP) | Bristol Jupiter VIII o výkonu 328 kW (440 HP).

Výkony: maximální rychlost 286 km/h ve výšce 3 048 m; stoupavost do výšky 6 096 m 14,5 min; dostup 8 930 m; dolet 480 km.

Hmotnost: prázdného letounu 998 kg | 1 007 kg; vzletová 1 583 kg | 1 601–1 660 kg.

Rozměry: rozpětí 10,31 m; délka 7,62 m; výška 3 m; nosná plocha 28,5 m².

Výzbroj: 2× synchronizovaný kulomet Vickers I nebo Vickers II ráže 7,7 mm (2× 600 nábojů), eventuálně 4 bomby po 9 kg.



DVOUMÍSTNÁ CVIČNÁ VARIANTA
 LETADLA BRISTOL BULLDOG.

va letadla. Přestože návrh Type 105 vznikl nejprve podle specifikace F.17/24, firma Bristol se jej nakonec rozhodla přizpůsobit specifikaci F.20/27. Tak vznikl návrh letadla Type 107 Bullpup s motorem Mercury III. Po schválení dokumentace byl objednan prototyp s továrním číslem 7178 a vojenským číslem J9051. Ve stejné době byl

podle specifikace F.20/27 objednaný prototypy u firem Gloster, Hawker, Vickers a Westland.

Toto rozhodnutí ovšem neznamenal zrušení projektu Type 105. Bristol měl v úmyslu pracovat na dalším vývoji obou typů souběžně, přestože ministerstvo po předvedení maket obou letadel dalo lepší hodnocení stroji Type 107. Stavba prototypu Type 105 s továrním číslem 7155 a hvězdicovým motorem Bristol Jupiter VII měla být hrazena mateřskou firmou. Samozřejmě to byl do značné míry riskantní krok, protože letectvo tehdy dávalo přednost letadlům s řadovými motory. Kromě toho nabídla firma Bristol v březnu 1927 ministerstvu letectví výrobu 50 letadel, jestliže budou výrobní náklady alespoň částečně hrazeny odběratelem. Ministerstvo letectví souhlasilo rovněž s uskutečněním testů prototypu ve Zkušebním středisku letadel a výzbroje A&AEE (Aeroplane & Armament Experimental Establishment) na letišti Martlesham Heath.

PROTOTYP BULLDOG I

Firma Bristol zahájil stavbu v pořadí třetí varianty Type 105 s navrhovaným názvem Bulldog. Ačkoliv oba prototypy, Type 105 i Type 107, byly stavěny současně, byl první z nich dokončen o poznání dříve. Termíny dokončení prototypů závisely na dodávkách pohonného ústrojí. Motory Jupiter byly osvědčeným výrobkem, jenž měla mateřská firma k dispozici, zatímco motor Mercury byl dosud testován a jeho dodávky v rámci oficiálního kontraktu musely být potvrzeny ministerstvem. Následkem toho se první let prototypu Type 107 uskutečnil až 28. dubna 1928, kdežto prototyp Type 105 odstartoval k prvnímu letu téměř o rok dříve – 17. května 1927 ve Filtonu. Jeho pilotem byl kapitán Cyril F. Uwins, šéf zkušebních letců firmy Bristol. Tovární zkoušky proběhly bez problémů a již v červnu mohlo

být letadlo odesláno do střediska Martlesham Heath. Veřejnosti byl Bulldog poprvé představen v červenci na ukázce techniky RAF v Hendonu. V létě 1927 se prototyp zúčastnil srovnávacích testů letadel Armstrong Whitworth Starling, Boulton & Paul Partridge, Gloster Goldfinch a Hawker Hawfinch. Poslední jmenovaný stroj byl od počátku favorizován velením RAF, ale byl též jediným rovnocenným konkurentem projektu firmy Bristol. Hawfinch měl lepší podélnou stabilitu, ale tento nedostatek bylo u Bulldogu možno napravit. Stíhačka podniku Bristol zato byla obratnější a její konstrukce umožňovala při střemhlavém letu dosáhnout rychlosti 434 km/h bez poškození draku. V její prospěch hovořila také snadnost běžných oprav v polních podmínkách. Poněvadž po zlepšení stability zvětšením svislých ocasních ploch reagoval Bulldog příliš citlivě na boční vítr, ministerstvo letectví doporučilo výrobci, aby prodloužil trup. Po ukončení státních zkoušek dostal prototyp nová křídla, jejichž rozpětí bylo zvětšeno z 10,36 m na 15,24 m, což letadlu umožňovalo vstup do výšky 12192 m. Takto upravené letadlo mělo být britskou odpovědí na italský rekord v dosažení maximální výšky z roku 1927. Byl připraven rovněž druhý prototyp s továrním číslem 7267. Po zahájení výroby dostalo nové letadlo označení Bulldog Mk I (Bristol Type 105).



SÉRIOVÁ VÝROBA

V listopadu 1927 si ministerstvo letectví objednalo další prototyp, v němž měly být zohledněny změny požadované před zahájením produkce a který dostal označení Bulldog Mk II (Bristol Type 105A). Letadlo s továrním číslem 7235 a vojenským číslem J9480 se poprvé vzneslo do vzduchu 21. ledna 1928 a jeho zkušební pilotem byl opět kapitán Uwins.

BULLDOG II

Krátce po prvním letu byl prototyp odeslán do Martleshamu, kde byl dále testován společně s letadlem Hawker Hawfinch. Protože znovu nebylo možno stanovit přesvědčivého vítěze soutěže při téměř identických výkonech obou letadel, martleshamské středisko rozhodlo o provedení zátěžových zkoušek u bojových perutí v Biggin Hillu, Kenley, Northoltu, Upavonu a North Wealdu, ale až do června 1928 nepadlo konkrétní rozhodnutí. Nakonec dostal Bulldog přednost z praktických důvodů – měl dva páry vzpěr mezi nosnými plochami, zatímco Hawfinch měl čtyři páry, a navíc mohly být dvě nádrže v křídlech Bulldogu vyměněny dvakrát rychleji než nádrže v trupu jeho konkurenta. Bulldog tedy zvítězil a jeho výrobce Bristol okamžitě získal smlouvu na dodávku 25 letadel podle specifikace F.17/28. Tyto stroje obdržely tovární čísla

NA FOTOGRAFII Z ŘÍJNA 1934 JE PRVNÍ EXEMPLÁŘ LETADLA BRISTOL BULLDOG MK IVA URČENÝ PRO FINSKÉ LETECTVO. V SOUČASNOSTI JE TENTO STROJ VYSTAVEN V LETECKÉM MUZEU HALLINPORTIN ILMAILUMUSEO VE MĚSTĚ JÄMSÄ VE FINSKU.



7322–7347 a vojenská čísla J9567–J9591, poté byly předány 3. peruti (18 kusů) a 17. peruti. Dodávky těchto letadel byly zahájeny v květnu 1929 a probíhaly do října. Do čísla 7331 byl namísto motoru Jupiter VII o výkonu 320,6 kW (430 HP) instalován motor Jupiter VIA, letadlo dostalo civilní registraci G-AAHH a zůstalo k dispozici výrobci. Číslo 7341 vyslalo britské ministerstvo letectví do Japonska a bylo nahrazeno letadlem číslo 7397 (J9591). Pět letadel s čísly 7353–7357 koupilo v září 1929 Lotyšsko. Tyto stroje poháněly francouzské motory Gnome-Rhône Jupiter VI a byly vyzbrojeny kanony Oerlikon. V říjnu 1929 bylo jedno letadlo s číslem 7358 a motorem Jupiter VIII prodáno do Spojených států, kde bylo zcela zničeno při havárii během zkoušek stěhlavého letu. V roce 1930 vyrobila továrna ve Filtonu další sérii 40 letadel, z toho 23 kusů pro RAF s továrními čísly 7364–7386 a vojenskými



číslu K1079–K1101. Devět stíhaček bylo přiděleno 17. peruti a zbývajících 54. peruti. Číslo 7387 a 7388 byla prodána do Siamu a čísla 7389–7396 s motory Jupiter VIF byla v lednu 1930 prodána do Austrálie, kam dorazila 14. března a austrálským letectvem byla přečíslována na A12-1–A12-8. Tři letadla koupilo v srpnu 1930 Švédsko a jejich původní čísla 7400–7402 tam byla přeznačena na 1201–1203. Letadlo s číslem 7398 bylo posláno do Spojených států jako náhrada za zničený stroj 7358 a obdrželo americkou registraci A-8607. Třetí výrobní série v počtu 20 kusů byla určena na export. Sedm exemplářů s čísly 7439–7445 koupilo v červenci 1930 opět Lotyšsko. Pět z nich poháněly motory Jupiter VI a dva motory Gnome-Rhône 9ASB s kompresorem (francouzský ekvivalent motoru Jupiter VIII). Ten-
 týž motor byl instalován do letadla číslo 7446, které bylo určeno ke zkušebnímu účelům a dostalo civilní registraci G-ABBB. Do Estonska bylo prodáno 12 strojů s čísly 7447–7458 a motory Gnome-Rhône Jupiter VI. Celkem bylo vyrobeno 92 letadel Bulldog verze Mk II.

Jedenáct lotyšských a dvanáct estonských bulldogů bylo v červnu 1937 prodáno republikánskému Španělsku. Letadla byla smontována v basickém Gijónu a stala se významnou posilou Aviación del Norte (Severního letectva). Vedla si dobře a pravděpodobně pouze jedno bylo sestřeleno ve vzdušném boji; větší pak byla zničena při bombardování a při útocích na pozemní cíle. Po zhroutilí severní fronty padlo do rukou nacionalistů osm letuschopných strojů.

BULLDOG IIA

Konstrukce letadla Bristol Bulldog opravňovala v době zahájení jeho výroby k tvrzení, že jde o jednu z nejmodernějších stíhaček na světě, ovšem již po několika

měsících provozu začal výrobní podnik hledat možnosti dalšího vylepšení. Za tímto účelem byl do stroje G-ABBB instalován motor Jupiter VIII, byly změněny nosníky a žebra křídel, kormidla a řada drobnějších prvků. Po těchto úpravách se startovní hmotnost zvýšila z 1 583 kg na 1 601,2 kg. Modernizovaná verze dostala označení Bulldog Mk IIA. V květnu 1930 přišla firmě Bristol objednávka na 92 letadel podle specifikace F.11/29, která dostala továr-

ni čísla 7459–7550 a vojenská čísla K1603–K1694. Objednávka byla realizována v průběhu roku a většina expedovaných stíhaček byla přidělena 32. peruti, 54. peruti a 111. peruti. Osm exemplářů této série bylo prodáno do Švédska a jejich čísla 7582–7589 byla změněna na švédská 5211–5218. V roce 1939 poslalo Švédsko dvě z těchto letadel (5214 a 5216) do Finska; u tamního letectva byla jejich čísla přeznačena na BU-214 a BU-216. Dánské letectvo zakoupilo čtyři stíhačky s čísly 7564–7567, které přeznačilo na J-151–J-154. Byly poháněny motory Jupiter VIFH a vyzbrojeny kulometry Madsen umístěnými níže v trupu.

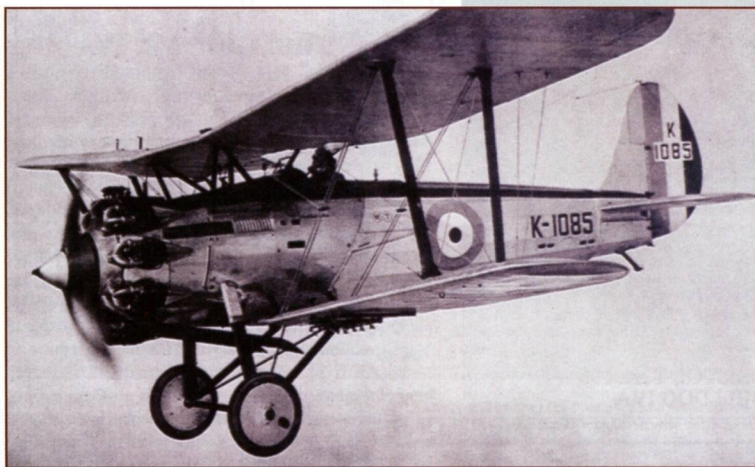
Následující objednávka na 100 exemplářů verze Mk IIA byla rozdělena – z jedné výrobní linky mělo sjet 36 kompletních letadel, z druhé ostatní bez pohonných jednotek. Tato metoda produkce pokračovala do konce roku 1932 a mezitím byla objednávka zvýšena o dalších 38 kusů. Tato letadla nesla tovární čísla 7691–7710, 7713–7726, 7744 a 7746–7773 a vojenská čísla K2135–K2234, K2475, K2476–K2495, K2859–K2872, K2946–K2963, K3504–K3513 a K4189. Stroj číslo K3512 měl nová kola s brzdami Bendix, ostruhové kolečko a zvětšenou svislou ocasní plochu. Tytéž změny začaly být zaváděny u již vyrobených letadel v roce 1933. V době jejich největšího využití bylo stíhačkami Bulldog vyzbrojeno deset z třinácti stíhacích perutí dislokovaných



PROTOTYP BRISTOL BULLDOG Mk IIIA.

BRISTOL BULLDOG TYPE 105D Z 1. LETKY VZDUŠNÝCH SIL DÁNSKÉ ARMÁDY (HÆRENS FLYVERTROPPER), 1932.

BRISTOL BULLDOG Mk IIA (K-1085) ZA LETU. V ROCE 1930 SLOUŽILO TOTO LETADLO U 17. STÍHAČÍ PERUTĚ RAF.



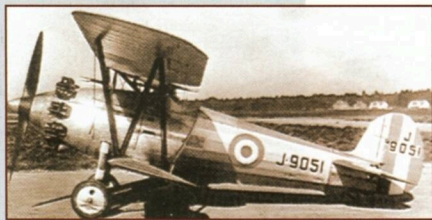


BRISTOL BULLDOG Mk II A (K-1676) z 23. stíhací peruti RAF upravený pro noční operace. Úvedená peruť byla první leteckou jednotkou přezbrojenou v roce 1935 z těchto stíhaček na nová dvoumístná letadla Hawker Demon.

v prostoru hlavního města. Z bojových útvarů byly definitivně staženy v roce 1937, ale k výcviku byly používány ještě během druhé světové války.

BULLDOG TM

Exemplář číslo K2188 byl přestaven na dvoumístný cvičný stroj. Tato konverze měla usnadnit výcvik nových pilotů. V letadle byla část trupu za standardní kabinou prodloužena a byla v ní instalována druhá kabina pro instruktora. Byla zvětšena kormidla, horní křídlo poněkud posunuto dozadu a samozřejmě demontována výzbroj. Letadlo číslo K2188 úspěšně prošlo zkouškami v Ústřední letecké škole (Central Flying School) a jejich výsledky daly podnět k objednavce 17 dalších cvičných strojů, které dostaly tovární čísla 7727–7743 a vojenská čísla K3170–K3186. Konverze se natolik vydařila, že ministerstvo letectví objednalo ještě 42 kusů ve dvou sériích s továrními čísly 7777–7807 a 7826–7837 a vojenskými čísly K3923–K3953 a K4566–K4576, avšak většina letadel této verze se vrátila ke standardu jednomístné stíhačky.



Poslední exemplář letadla Bristol Bulldog první výrobní série verze Mk II, jenž byl nakonec přestavěn na verzi Mk III (byl do něj instalován motor Mercury IVS.2).

BULLDOG Mk IVA

Poslední sériová verze letadla Bulldog byla zároveň jedinou verzí vybavenou motorem Mercury. Označení Bulldog Mk IV nesl pouze zkušební exemplář s továrním číslem 7745. K testům s motory Mercury však byly používány i jiné stroje – číslo 7399 s označením R-1 bylo testováno s motorem Mercury III o výkonu 361,6 kW (485 HP) a čtyřlístovou vrtulí, číslo 7397 s civilní registrací G-AAATR bylo testováno s motorem Mercury IV o výkonu 477 kW (640 HP). Bulldog Mk IVA měl prstencový kryt motoru a kolektor pro odvod spalin. Nosné plochy měly stejné rozpětí, ale změněné konce, dolní křídlo bylo navíc vybaveno klápkami. Osa podvozku byla posunuta dopředu.

Finsko si 24. března 1934 objednalo 17 sériových letadel Bulldog Mk IVA, která byla dodána v únoru následujícího roku. Letadla s továrními čísly 7808 a 7810–7825 byla u finského letectva přeznačena na BU-59–BU-75. Byla to jediná verze tohoto typu

nasazená v bojích. V době tzv. Zimní války si pět finských pilotů těchto strojů rozdělilo šest sestřelů, když si poradili i s nepoměrně modernějšími sovětskými jednoplošnými stíhačkami I-16 a bombardéry SB-2.

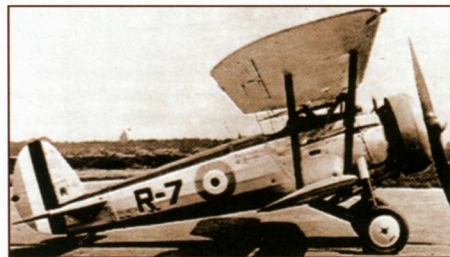
BULLDOG Mk IIIA

Instalace motoru Mercury IV měla vedle zlepšení výkonů rovněž letadlo zatraktivnit a prodloužit jeho službu u vojenského letectva. Když v roce 1931 vznikla pod označením Mercury IVS.2 verze tohoto motoru o menším průměru, firma Bristol se z vlastní iniciativy rozhodla upravit konstrukci stíhačky Bulldog pro tuto pohonnou jednotku. Byla postavena dvě zkušební letadla. Struktura zadní části trupu byla posílena zavedením podélníků většího průměru, posílena byla též konstrukce nosných ploch a dosavadní profil horního křídla Bristol IA byl změněn na R.A.F. 34. Zkrácením tětiny horního křídla o 17,8 cm se zlepšil výhled z kabiny. Motor byl kryt aerodynamickým Townendovým prstencem a válce byly vybaveny kolektory. Díky těmto úpravám vzrostla maximální rychlost na 335 km/h oproti 286 km/h u verze Mk II A. Letadlo s továrním číslem 7560 a s označením R-5 se zúčastnilo srovnávacích zkoušek s typem Gloster SS19B (Gauntlet), na nichž bylo označeno za horší z obou konstrukcí. Dne 30. března 1933 se stroj R-5 rozbil během předváděcího letu.

Druhý exemplář Mk IIIA s továrním číslem 7745, jenž byl připraven pro Pařížský aerosalon v roce 1932 (13e Salon d'Aviation), měl být odpovědí firmy Bristol na specifikaci F.7/30, avšak utrpěl porážku od značně rychlejšího letadla Gloster Gladiator. Exemplář s označením R-7 dosáhl maximální rychlosti 360,4 km/h, kdežto vítězný Gladiator až 402 km/h. Prototyp R-7 sloužil ke zkouškám rozmanitých krytů motoru a byla na něm rovněž testována třílístá nastavitelná vrtule Hamilton. Tento exemplář vybavený klápkami na horních i dolních křídlech byl později využit při prototypu verze Mk IVA. Experimentální model s továrním číslem 7744 a vojenským číslem K4189 měl konstrukci z nerezové oceli.

Japonská firma Nakadžima postavila z britských součástí dvě letadla s motory Jupiter VII vyrobenými rovněž v Japonsku. Tyto stroje neměly na motoru prstencem, nýbrž samostatné aerodynamické kryty jednotlivých válců. Varianta dostala označení Nakadžima JSSF, ale k licenční sériové výrobě v Japonsku nakonec nedošlo.

Celkem bylo vyrobeno 449 letadel Bristol Bulldog, z nichž 346 exemplářů stíhací verze bylo dodáno RAF.



Druhý exemplář letadla Bristol Bulldog Mk IIIA vyrobený na přelomu let 1932 a 1933.