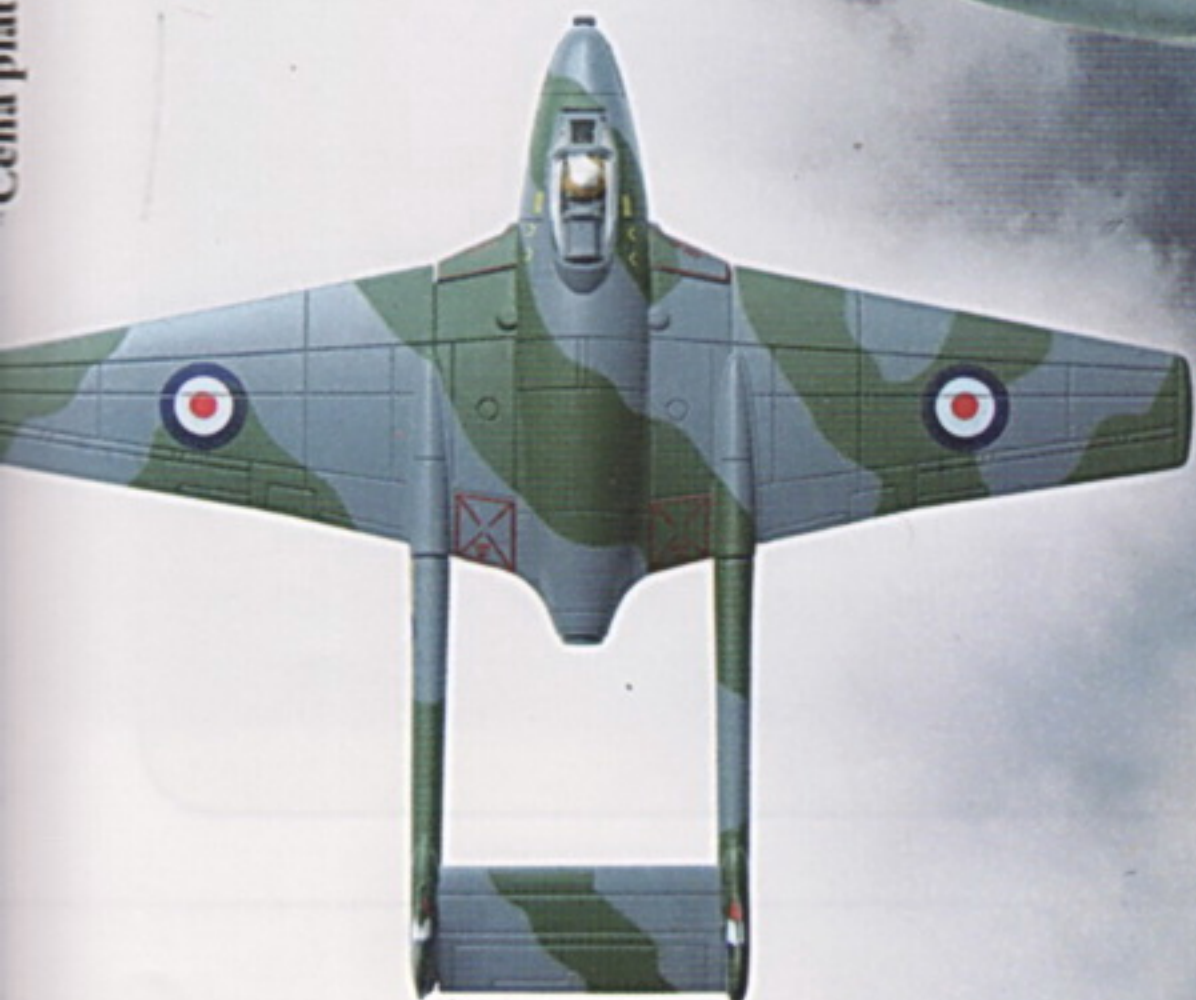
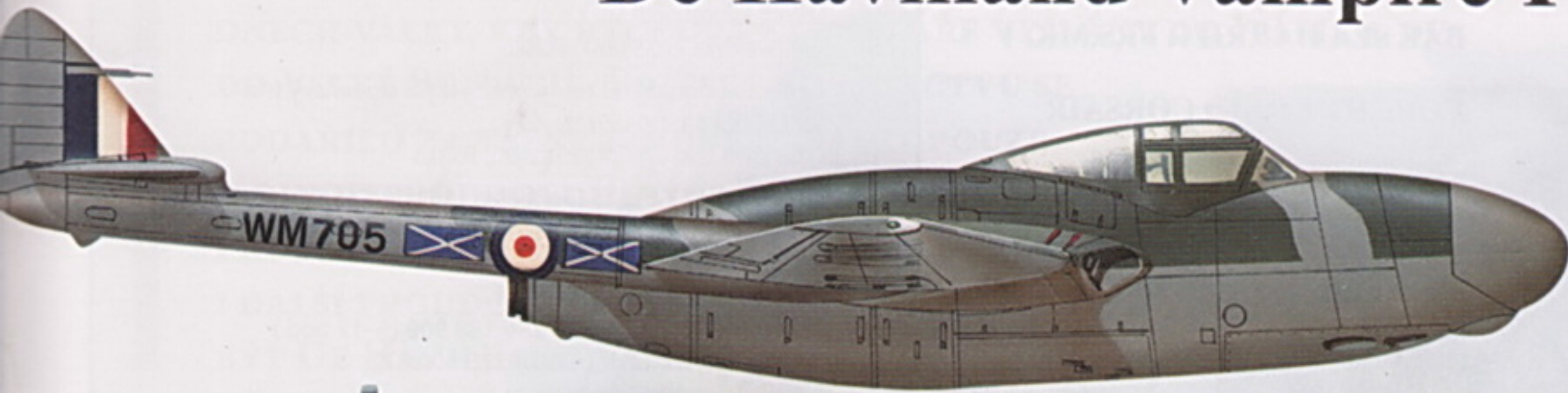


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
De Havilland Vampire FB.9



25

Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1556-9



9 788325 212308

25

VOJENSKÁ LETADLA

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

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODEL Y

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

FAIREY SWORDFISH MK. I	BAE SEA HARRIER FR S.MK. I
FAIRCHILD A-10A	VOUGHT F4U-1D CORSAIR
GLOSTER GLADIATOR MK. I	MDD F-4C PHANTOM II



V příštím čísle
FAIREY
SWORDFISH MK. I

Vydavatel:

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

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zákaznický servis v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
Mobilní tel. kontakt: (+420) 725 600 872
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: 978-83-252-1556-9
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.

Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

**POZOR: MODEL Y JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍTCÍCH:
1 : 72 (HISTORICKÁ LETADLA) A 1 : 100 (MODERNÍ LETADLA).**

V BROŽUŘE UVÁDĚNÁ TECHNICKÁ DATA SE MOHOU LIŠIT PODLE
PODMÍNEK, ZA NICHŽ BYLA ZAZNAMENÁNA, NEBO PODLE PRAMENŮ,
Z NICHŽ BYLA PŘEVZATA.

DE HAVILLAND VAMPIRE

BLESKURYCHLÝ VÝVOJ LETECKÉ TECHNIKY V LETECH DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY PŘINESL MJ. ZMĚNU POHONU BOJOVÝCH LETADEL Z PÍSTOVÉHO NA PROUDOVÝ. AČKOLIV BYL PRVNÍ FUNKČNÍ PROUDOVÝ MOTOR POSTAVEN VE VELKÉ BRITÁNII, VZBUDIL NOVÝ POHON NEJVĚTŠÍ ZÁJEM VE TŘETÍ ŘÍŠI, NEBOŤ VELENÍ NACISTICKÉHO LETECTVA V NĚM VIDĚLO ŠANCI NA ZVRÁCENÍ POČETNÍ PŘEVAHY SPOJENCŮ. LETADLO S PROUDOVÝM POHONEM SICE JAKO PRVNÍ ZAŘADILI DO SLUŽBY BRITOVÉ, PŘEDBĚHLI VŠAK PROTIVNÍKA POUZE O NĚKOLIK DNŮ. NĚMČŮM SE NAVÍC PODAŘILO VYRÁBĚT PROUDOVÁ LETADLA LEPŠÍCH PARAMETRŮ A VE VĚTŠÍM POČTU. KVŮLI BYROKRATICKÝM PRŮTAHŮM SE AMERICKÝ PRŮMYSL DO TOHOTO TECHNOLOGICKÉHO ZÁVODU ZAPOJIL POZDĚJI, A PŘESTOŽE BYLA PRVNÍ AMERICKÁ BOJOVÁ PROUDOVÁ STÍHAČKA LOCKHEED P-80 SHOOTING STAR KONSTRUKČNĚ POKROČILEJŠÍ, OBJEVILA SE NA BOJIŠTI AŽ V POSLEDNÍCH DNECH VÁLKY, KDY BYLY DVA EXEMPLÁŘE VYSLÁNY DO ITÁLIE A DVA DO VELKÉ BRITÁNIE. BRITSKÉMU LETECTVU SE PODAŘILO ZA VÁLKY BOJOVĚ NASADIT POUZE JEDINOU PROUDOVOU STÍHAČKU GLOSTER METEOR, I KDYŽ NECHYBĚLO MNOHO, ABY DO BOJŮ ZASÁHLA I DALŠÍ PROUDOVÁ LETADLA. JEDNÍM Z NICH MOHL BÝT DE HAVILLAND VAMPIRE.



MONTÁŽNÍ LINKA V TOVÁRNĚ FIRMY DE HAVILLAND V HATFIELD KRÁTCE PO SKONČENÍ VÁLKY. LETADLA VAMPIRE NA FOTOGRAFIÍ JSOU URČENA NA EXPORT.

KONCEPCE NOVÉHO LETADLA

Britové pracovali na prvních bojových letadlech s proudovým pohonem od roku 1940 a již v té době připravovali svoje experimentální konstrukce. Stavbu nového letadla zahájila jako první společnost Gloster; vycházela přitom ze specifikace F.9/40. V této firmě již vzniklo i první britské proudové letadlo Gloster E.28/39. Na začátku roku 1941 zahájila práce na vlastním projektu také firma De Havilland. Předseda Leteckého výzkumného výboru (Aeronautical Research Committee) sir Henry Thomas Tizard se v lednu setkal s Frankem Bernardem Halfordem, konstruktérem proudových motorů, jenž

právě pracoval na nové pohonné jednotce. Následně se Tizard obrátil na Geoffreyho de Havillanda, aby ho přesvědčil ke stavbě proudového letadla. Probírali spolu dvě možnosti – záchytnou stíhačku nebo bombardér. Přednost dostala první koncepce, protože byla snadněji realizovatelná jak z konstrukčního, tak z finančního hlediska. Bylo rozhodnuto, že půjde o lehký stroj poháněný motorem o tahu 11–13 kN. De Havilland se tak dostal do výhodného postavení, jelikož jeho podnik mohl současně pracovat na draku letadla i na jeho pohonu. V dubnu začala firma společně s ministerstvem letecké výroby (Ministry of Aircraft Production) připravovat základní technické charakteristiky letadla, které dostalo tovární označení Project 227. V květnu se ministerstvo pokusilo zadat stejný úkol i firmě Hawker, avšak její šéfkonstruktor Sydney Camm odmítl kvůli velké vytíženosti jinými projekty.

V červnu 1941 představil de Havilland detailní projekt letadla pod označením D.H. 99. Přestože ministerstvo letecké výroby nepodalo oficiální objednávku, souhlasilo 7. dubna s předloženými parametry. Nová stíhačka měla mít konfiguraci středoplošníku a pohánět ji měl proudový motor Halford H.1 o předpokládaném tahu 12,89 kN, umožňující letět ve výšce 13 700 m rychlostí 755 km/h. Specifická konstrukce měla mít podle plánů centrální gondolu s pilotní kabinou a motorem,



STROJE VAMPIRE FB.9 ZE 73. PERUTNICE RAF LETÍCI NAD PŘÍSTAVEM LA VALLETTA NA MALTĚ V ROCE 1954.

DE HAVILLAND VAMPIRE

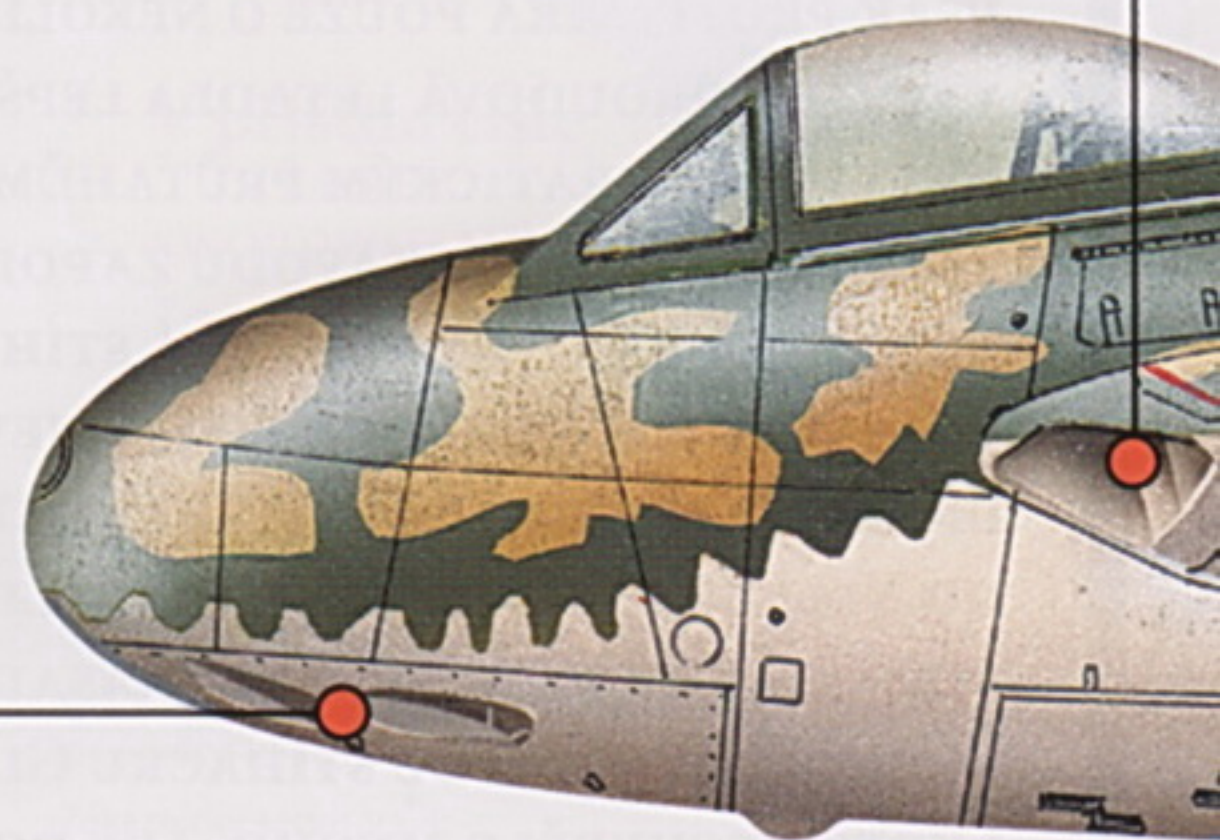
BRITSKÁ PROUDOVÁ STÍHAČKA D.H. 100 VAMPIRE MĚLA POMĚRNĚ NEKONVENČNÍ KONSTRUKCI VYVÍJENOU JIŽ OD ROKU 1941. VÝVOJ TOHOTO LETADLA PROBÍHAL V DOBĚ DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY, ALE DO VÝZBROJE RAF BYL STROJ ZAŘAZEN AŽ PO JEJÍM SKONČENÍ A VE SLUŽBĚ ZŮSTAL BEZMÁLA CELÉ DESETILETÍ. VE VZDUŠNÝCH SILÁCH NĚKTERÝCH ZEMÍ SLOUŽILA TATO LETADLA DOKONCE AŽ DO OSMDESÁTÝCH LET MINULÉHO STOLETÍ.



VAMPIRE NF.10 (WM705) ZE 151. PERUTĚ RAF, ZÁKLADNA LEUCHARS VE SKOTSKU, ZÁŘÍ 1952. Stroj nese typickou kamufláž nočních stíhaček z tohoto období – na horních plochách jsou na základní středně šedé barvě (Medium Sea Grey) nastříkány nepravidelné skvrny tmavě zelené barvy (Dark Green). Identifikační pruhy před a za výsostným znakem jsou stylizovanou skotskou vlajkou.



VAMPIRE F. MK. I (TG287, HF-L) Z 54. PERUTĚ RAF, ZÁKLADNA ODIHAM V HAMPSHIRU, 15. DUBEN 1948. Stroj má na přídi znak perutě a na krytu přední podvozkové nohy písmeno letounu L černé barvy. Nese typickou kamufláž denních stíhaček konce války – na horních plochách jsou pruhy tmavě šedé (Ocean Grey) a tmavě zelené barvy (Dark Green), spodní plochy jsou ve středně šedé barvě (Medium Sea Grey).



VÝZBROJ: LETADLO BYLO VYZBROJENO ČTYŘMI LETECKÝMI KANONY HISPANO MK. V RÁŽE 20 MM UMÍSTĚNÝMI VE SPODNÍ ČÁSTI PŘÍDĚ.

NĚKTERÉ VERZE MOHLY ROVNĚŽ NĚST BOMBY O HMOTNOSTI 2x 227 KG NEBO 8 NEŘÍZENÝCH RAKET RP-3 RÁŽE 76,2 M



**MODEL DE HAVILLAND VAMPIRE FB.9
MĚŘITKO 1 : 72**

Model představuje stíhačku Vampire FB.9 (WP990, A z 28. perutě RAF dislokované koncem roku 1955 v Hongkongu na základně Kaj Tak v rámci Far East Air Force.



NASÁVACÍ OTVORY:
OTVORY PRO VZDUCH
DO MOTORŮ BYLY
V LETADLE VAMPIRE
UMÍSTĚNY V ZESÍLENÝCH
KOŘENECH KŘÍDEL TĚSNĚ
U TRUPU.

LETADLO NA ILUSTRACI JE VAMPIRE FB.50 (FAD 2731) Z BITEVNÍ LETKY VZDUŠNÝCH SIL DOMINIKÁNSKÉ REPUBLIKY (Escuadrón de combate de la Fuerza Aérea Dominicana) v kamufláži, kterou nosilo v listopadu 1972. Letectvo této země používalo 25 kusů F Mk. I a 17 kusů FB.50 zakoupených ve Švédsku. Posledních 12 strojů vyřadilo z výzbroje v roce 1974.



POHON: LETADLO VERZE FB.9

POHÁNĚL TURBOREAKTIVNÍ MOTOR S JEDNOSTUPŇOVÝM RADIÁLNÍM KOMPRESOREM DE HAVILLAND GOBLIN 3 O TAHU 14,9 kN, KTERÝ UMOŽŇOVAL DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 882 KM/H.



KONSTRUKCE:

CHARAKTERISTICKOU

PODOBU LETADLA VYTVÁŘELA JEHO KONSTRUKCE S PILOTNÍ KABINOU A MOTOREM V CENTRÁLNÍ GONDOLĚ A SE DVĚMA OCASNÍMI NOSNÍKY SPOJENÝMI VODOROVNOU OCASNÍ PLOCHOU A NESOUCÍMI DVA SVISLÉ STABILIZÁTORY.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU D.H. 100 VAMPIRE FB.9

Typ: jednomístný stíhací bombardér smíšené konstrukce (většinou kovové, pouze příď z balsaové překližky) s centrální gondolou a dvěma ocasními nosníky a s tříbodovým zatahovacím podvozkem příďového typu.

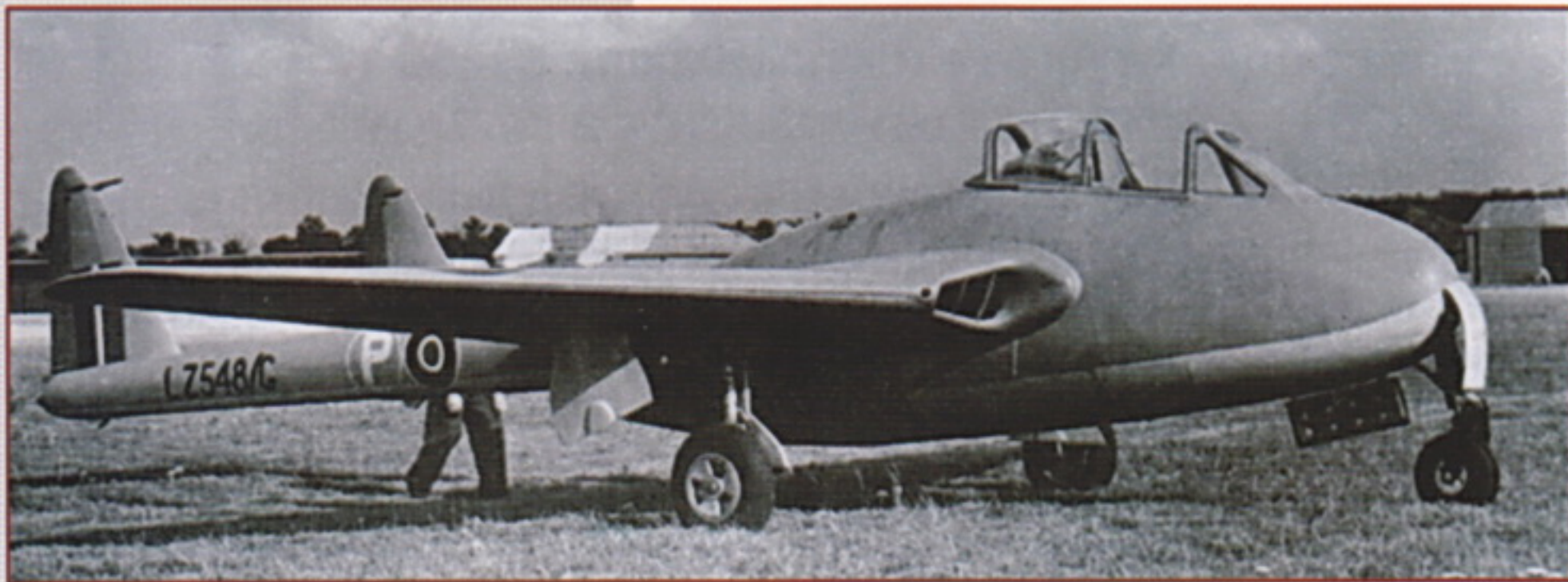
Motor: proudový turboreaktivní De Havilland Goblin 3 o tahu 14,9 kN s jednostupňovým radiálním kompresorem.

Výkony: maximální rychlost 882 km/h; počáteční stoupavost 1 463 m/min; dostup 13 045 m; dolet 1 964 km.

Hmotnost: prázdného letadla 3 304 kg, vzletová 5 620 kg.

Rozměry: rozpětí 11,58 m; délka 9,37 m; výška 2,69 m; nosná plocha 24,34 m².

Výzbroj: 4× kanon Hispano Mk. V ráže 20 mm (2× 200 nábojů), 2× bomba 227 kg nebo 8× raketa RP-3 ráže 76,2 mm.



PRVNÍ PROTOTYP D.H. 100 „SPIDER CRAB“ SE SÉRIOVÝM ČÍSLEM LZ548/G PODLE SPECIFIKACE E.6/41 VYFOTOGRAFOVANÝ PŘED SVÝM PREMIÉROVÝM VZLETEM.

nasávací otvory vzduchu do motoru měly být umístěny v centroplánu a z nosných ploch měly vybíhat dva ocasní nosníky s jednou vodorovnou ocasní plochou a dvěma svislými stabilizátory. Podvozek měl být třibodový přídového typu. Hlavním konstruktérem byl jmenován Ronald Eric Bishop, jeho spolupracovníky byli Richard Clarkson a Charles Walker, dohled nad projektem měl osobně Geoffrey de Havilland.

Práce na letadle byly již v pokročilém stadiu, když 8. prosince 1941 vydalo ministerstvo letecké výroby novou specifikaci E.6/41 vypracovanou s přihlédnutím k projektu D.H. 99. Dne 11. dubna 1942 byl podepsán kontrakt na stavbu dvou prototypů, který byl o čtyři dny později doplněn o objednávku na třetí prototyp. V té době byla v letadle navržena smíšená konstrukce draku, jehož přední část byla z balsového dřeva a zadní část kovová. Kvůli této změně byl projekt přeznačen na D.H. 100.

Model letadla byl dokončen v září 1942 a byl v něm již namontován kompletní motor. Stavba prototypů byla zahájena v Hatfieldu na konci listopadu. Ministerstvo letecké výroby v té době dalo letadlu krycí název Spider Crab (krab pavoučí).

PROTOTYPY

První prototyp LZ548/G byl připraven již na jaře 1943, avšak motor, který byl pro něj určen, byl odeslán do Spojených států za účelem montáže do amerického prototypu XP-80 firmy Lockheed. Nová pohonná jednotka byla pak dodána až v srpnu. Testování na zemi začalo 24. července a začátkem září zahájil Geoffrey de Havilland ml. pojezdové zkoušky. Vyšlo při nich najevo, že letadlo zachytává ocasními nosníky o zem, a proto bylo nutno zvýšit podvozek. Dne 20. září odstartoval prototyp LZ548/G k prvnímu letu. V průběhu osmi týdnů továrních zkoušek se s letadlem podařilo dosáhnout rychlosti 772 km/h, ale po překročení 650 km/h se projevovaly problémy s řízením. Koncem roku byly zahájeny státní zkoušky v leteckém výzkumném středisku RAE (Royal Aircraft Establishment) ve Farnborough. Během zkoušek stroj za letu několikrát nepředvídatelně padl do vývrtky, tudíž bylo nezbytné překonstruovat jeho kormidlo. Prototyp se rozbil při havárii 23. července 1945, ale zkušební letec Geoffrey Pike stihl vyskočit s padákem.

Jako druhý v pořadí zahájil testy třetí prototyp MP838/G, do kterého byla namontována výzbroj

tvořená čtyřmi kanony Hispano Mk. V ráže 20 mm. K prvnímu letu se vznesl 21. ledna 1944 a od dubna byl testován ve výzkumném středisku letectva a výzbroje A&AEE (Aeroplane and Armament Experimental Establishment) na základně Boscombe Down. Znovu se projevil klonivý moment a poté pád do vývrtky, ale problém byl vyřešen zkrácením svislých ocasních ploch. Byly změněny také nasávací otvory vzduchu do motoru. Druhý prototyp LZ551/G byl v září 1945 přestavěn na námořní palubní stíhačku Sea Vampire F Mk. X.

SÉRIOVÁ LETADLA

Rozhodnutí o zahájení sériové výroby letadel D.H.100 padlo v březnu 1944, když ještě ani nebyly odstraněny všechny závady. Stíhačka sice dosahovala poněkud horších výkonů než dvoumotorový Gloster Meteor F Mk. III, zato byla obratnější. Právě tato vlastnost rozhodla o jejím přijetí do sériové výroby. Objednávku na 120 kusů D.H.100, který dostal název **Vampire F Mk. I**, obdržela firma De Havilland 13. května. Protože podnik v Hatfieldu neměl kapacity na rozjetí velkovýroby, byla realizace objednávky svěřena společnosti English Electric. Části letadel byly vyráběny v Prestonu a konečná montáž probíhala v Samlesbury. Ačkoliv první komponenty začaly být vyráběny již 24. května, obtíže se zvládnutím výroby dřevěných přídílů trupu zapříčinily, že první sériový exemplář TG274

byl zalétán teprve 20. dubna 1945. Prvních 15 letadel nemělo ani přetlakovou kabinu. Od 41. exempláře (TG336) se do letadel namísto předchozího motoru Goblin 1 o tahu 12,01 kN (H1A) začal montovat typ Goblin 2 o tahu 13,78 kN a výkony strojů se výrazně zlepšily. Rychlost ve výšce 3 367 m se zvýšila ze 790 km/h na 870 km/h. Stoupavost se zrychlila z 21 m/s na 25 m/s a dolet se prodloužil z 1 150 km na 1 175 km. Od 87. exempláře byl na stranu otevíraný trojdílný kryt kabiny nahrazen odsunutelným dvoudílným.

Ještě 7. května 1945 byla podána objednávka na dalších 120 strojů verze F Mk. I, bylo však expedováno pouze 34 kusů a zbývající byly dokončeny ve verzi F.3. Ze 154 strojů F Mk. I byly čtyři ještě na výrobní lince přestavěny na jiné verze. Také část sériových letadel sloužila ke zkouškám, obzvláště rané exempláře. Poslední letadlo verze F Mk. I bylo zalétáno 3. prosince 1946. První jednotkou, které byly přiděleny stíhačky D.H.100 Vampire, byla 274. peruť RAF. Došlo k tomu až v březnu 1946.

Do letadla TG278 byl instalován motor De Havilland Ghost 103 o tahu 21,3 kN, připravovaný pro dopravní letadlo Comet. Sériová verze s touto pohonnou jednotkou měla dostat označení **Vampire FB Mk. 8**, avšak nakonec z něho vznikl zcela nový typ stíhacího bombardéru D.H. 112 Venom. Po zvětšení rozpětí křídel na 14,63 m dosáhl zkušební letec John Cunningham 8. května 1947 na tomto stroji výšky 18 119 m.

Vampire F Mk. II. Dvě letadla verze F Mk. I byla v roce 1945 upravena pro montáž motoru Rolls-Royce Nene 1 o tahu 20 kN. První exemplář (TG276) byl předán k adaptaci v červnu a s novým motorem poprvé odstartoval v srpnu. Druhý stroj (TG280) vzletl o měsíc později.

LETADLA VAMPIRE ŠVÝCARSKÝCH VZDUŠNÝCH SIL NA LETECKÉ ZÁKLADNĚ Č. 14 SION.



Konstrukce tohoto motoru vyžadovala přídavné nasávací otvory vzduchu pod trupem. Zkoušky trvaly velice dlouho a teprve v roce 1950 byl první exemplář předán do Francie. Druhý byl v říjnu 1946 vážně poškozen a při opravě byl přestavěn a dostal nový trup. V únoru 1945 měla být zahájena výroba 60 letadel F Mk. II, následně však byla objednávka snížena na 40 kusů, které měly být po válce na další objednávku upraveny na dvě stíhačky F Mk. II a 38 stíhacích bombardérů FB.4. Nakonec byl dokončen pouze jediný exemplář F Mk. II (TX807), kdežto druhý (TX808) posloužil k opravě stroje TG280.

Vampire F.3. U této verze byl zlepšen dosavadní krátký dolet letadla. V nosných plochách se podařilo vyšetřit místo na přídavné nádrže s objemem 610 l, což zvětšilo zásobu pohonných hmot na 1 490 l. Také na konce křídel bylo možno podvěsit dvě nádrže s objemem 375 l nebo 750 l, což zásobu paliva zvětšilo až na 2 240 l nebo 2 990 l. Díky tomu se dolet prodloužil z 900 km na 1 300 km bez podvěšených nádrží a z 1 175 km na 1 850 km s menšími podvěšenými nádržemi (používanými rovněž na strojích F Mk. I). Ke zlepšení stability byla zvětšena vodorovná ocasní plocha a posunuta podstatně níže. Také tvar svislé ocasní plochy byl změněn na oválný. Prototyp přestavěný z exempláře TG275 se poprvé vznesl 4. listopadu 1946, první sériové letadlo F Mk. III bylo zalétáno 22. dubna 1947 a do služby byla tato verze zařazena v dubnu následujícího roku již jako F.3, protože v roce

1948 změnila RAF označování modelů svých letadel z římských číslic na číslice arabské. Do května 1949 bylo vyrobeno 138 kusů pro britské a 86 kusů pro kanadské letectvo. Hlavním úkolem této verze byla podpora pozemních vojsk.

Vampire Mk. IV. Toto označení bylo rezervováno pro verzi s motorem Rolls-Royce RB.41 Nene 2-VH. Britské letectvo tuto verzi odřeklo, zájem o stroj však projevilo letectvo australské. Ve firmě De Havilland Aircraft Pty Ltd. v Sydney bylo pod označením **Vampire F.30** vyrobeno 80 kusů. První z nich (A79-1) zalétal pilot Brian Walker 29. června 1948. Tato verze měla dvě modifikace. Varianta **Vampire F.31** či **FB.31** měla zkrácené koncovky křídel jako verze FB.5. Pod nosné plochy byly přidány dva závěsníky pro bomby do hmotnosti 454 kg. Bylo vyrobeno 29 letadel této varianty a 28 kusů F.30 bylo na tento standard přestavěno. V roce 1951 byla do jednoho stroje F.30 instalována klimatizace a jeho značení bylo změněno na **Vampire F.32**. Australská letadla měla zpočátku nasávací otvory vzduchu v trupu za kokpitem, ale později byly přemístěny na náběhové hrany křídel.

Vampire FB.5. Jako přepadová stíhačka letadlo Vampire poměrně rychle zastaralo, bylo však levné a vyznačovalo se relativně snadnou pilotáží i údržbou. K prodloužení jeho služby měla přispět konverze na stíhací bombardér. Rozpětí křídel bylo zmenšeno na 11,58 m. Dále byla posílena konstrukce draku, především nosných ploch v místech podvěšení bomb a raketových střel. Také

podvozek byl dimenzován na větší zatížení. Do letadla byl přidán pancíř chránící některé součásti výstroje. Prototypem této verze se stal exemplář F Mk. I TG444, jehož testování začalo 29. června 1948. První sériový stroj s motorem Goblin 2 byl připraven k letu 23. července téhož roku. Jednalo se o nejpocetnější verzi, neboť bylo vyrobeno celkem 1 018 kusů, z toho 930 kusů pro RAF. Nakonec však u britského letectva sloužilo pouze 473 strojů a ostatní byly prodány do zahraničí. Ukázky exempláře VV218 uskutečněné v září na výstavě ve Farnborough byly natolik působivé, že na nový stíhací bombardér přišlo množství objednávek. Pro Francii byl vyvinut prototyp **FB.51** s motorem Nene a současně bylo do této země odesláno 67 rozebraných letadel s motorem Goblin. První z nich bylo smontováno 21. prosince 1950. Následně bylo dodáno 183 strojů FB.5 a již dříve Francie zakoupila 30 kusů F Mk. I. Nakonec byla ve francouzském podniku S.N.C.A. du Sud-Est vyráběna v licenci pod názvem SE-535 Mistral varianta **FB.53**; vzniklo zde 250 jejich exemplářů. Pro švédské letectvo byla určena varianta **FB.50** (J-28B). Bylo vyrobeno celkem 310 těchto strojů, z nichž bylo později 12 kusů přestavěno na variantu **T.55**. Také Švédsko již dříve zakoupilo 70 letadel F Mk. I, která byla přeznačena na J-28A. Sériové exempláře FB.5 byly exportovány též do Indie a Jihoafrické republiky.

Vampire FB.6. Tato verze se od předchozí lišila jedním motorem Goblin 3 o tahu 14,9 kN. Pro britské letectvo bylo vyrobeno 178 strojů. Exportní varianta dostala označení **FB.52**. Tato letadla byla prodána do Egypta, Finska, Iráku, Libanonu, Norska a Venezuely. Ve Švýcarsku bylo v licenci vyrobeno 85 strojů a další licenční varianta **FB.52A** byla vyráběna v Itálii, kde v podnicích Fiat a Macchi vzniklo 80 letadel.

Vampire FB.9. Tato verze určená pro Blízký Východ a Asii byla takřka identická s verzí FB.5, ale letadlo poháněl motor Goblin 3 a bylo vybaveno klimatizací Godfrey. Bylo vyrobeno 326 exemplářů, z toho asi 50 ve firmě Fairey Aviation Co. a ostatní v mateřském podniku. Pro Nový Zéland byla vyvinuta varianta **FB.25**. Jednalo se o poslední sériovou jednomístnou verzi určenou pro pozemní letectvo.

Sea Vampire. O novou proudovou stíhačku projevilo zájem rovněž britské námořnictvo. Na druhém prototypu LZ551 byly o 40 % zvětšeny klapky, zvýšen rozkmit tlumičů podvozku a přidán hák pro přistávání na palubě. Letoun byl nazván **Sea Vampire F Mk. X**. Zkoušky na letadlové lodi HMS *Ocean* byly zahájeny 3. prosince 1945 a pilotem byl Eric „Winkle“ Brown. Tento stroj se tak stal

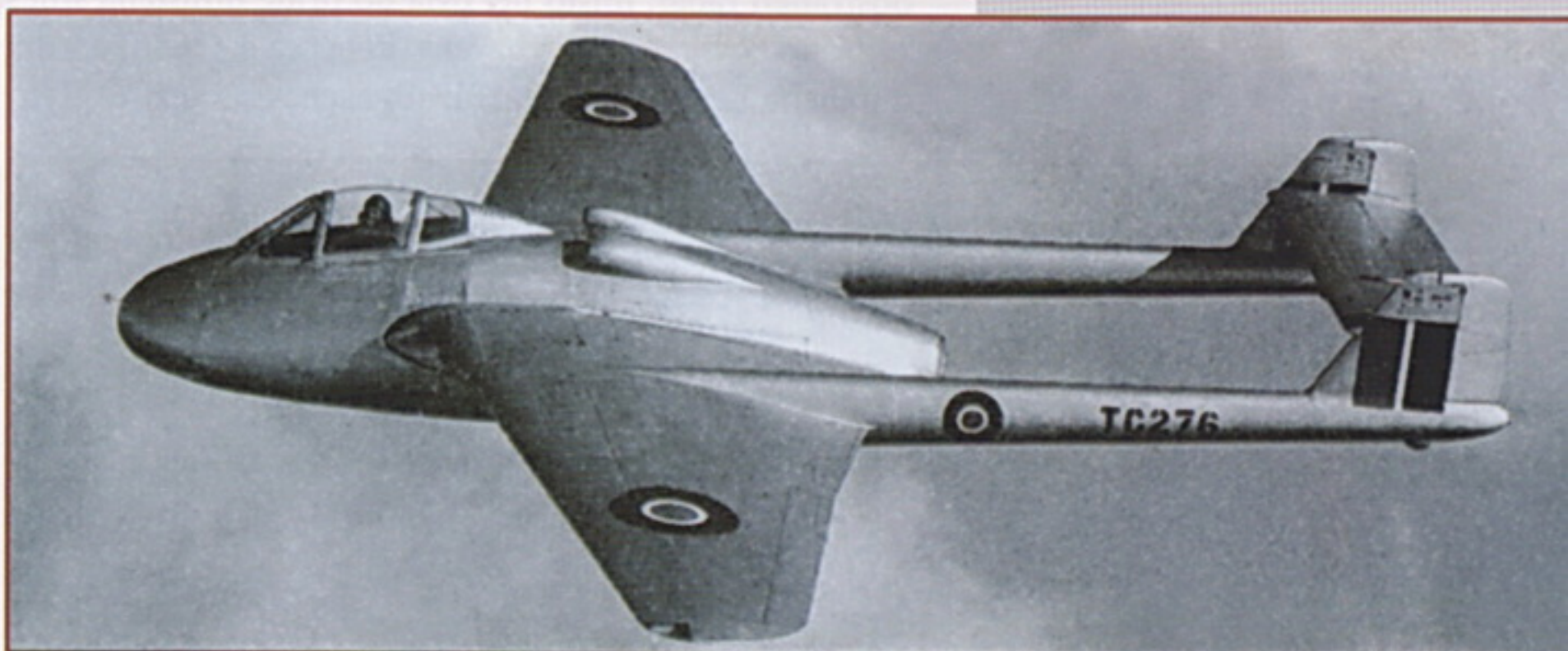


STROJE VAMPIRE FB.6 ŠVÝCARSKÉ LETECTVA VYFOTOGRAFOVANÉ NA ZÁKLADNĚ SION V ŘÍJNU 1987, KDY BYLY POUŽÍVÁNY K VÝCVIKU NOVÝCH PILOTŮ.



◀ D.H.113 VAMPIRE NF.10 (WP239) Z 25. STÍHACÍ PERUTĚ RAF. NA SNÍMKU POŘÍZENÉM V ROCE 1951 JE DOBRĚ VIDĚT ATYPICKOU KONSTRUKCI TRUPU, OCASNÍCH NOSNÍKŮ A OCASNÍCH PLOCH.

PROTOTYP TZV. NENE-VAMPIRE NEBOLI VAMPIRE Mk. II (TG276) S PROUDOVÝM MOTOREM ROLLS-ROYCE NENE I. ZA KOKPIT JSOU VIDĚT NASÁVACÍ OTVORY VZDUCHU, KTERÉ BYLY POZDĚJI ODSTRANĚNY KVŮLI PROBLÉMŮM S TURBULENCEMI.





LETADLA VAMPIRE F Mk. I z 247. STÍHACÍ PERUTĚ RAF, KTERÁ BYLA V ČERVNU 1946 JAKO PRVNÍ VYZBROJENA TÍMTO TYPEM STÍHAČKY. JEJÍ PILOTI SI STĚŽOVALI, ŽE LÉTÁNÍ V SEVRĚNÉ FORMACI JE OBTÍŽNÉ KVŮLI NEDOSTATEČNÉMU VÝKONU MOTORŮ PRVNÍCH VERZÍ A POMALÝM REAKCÍM NA ZVYŠOVÁNÍ OTÁČEK POHONNÉ JEDNOTKY.

► D.H. 115 VAMPIRE T.11 SE ŠVÝCARSKÝM ČÍSLEM U-1233 ZA LETU NAD ZÁKLADNOU Č. 7 EMMEN.

PROTOTYP LETADLA SEA VAMPIRE F Mk. X (VF315) BYL PRVNÍM PROUDOVÝM LETOUNEM KRÁLOVSKÉHO NÁMOŘNICTVA PLNĚ PŘIZPŮSOBENÝM KE SLUŽBĚ NA LETADLOVÝCH LODÍCH.



prvním proudovým letounem, jenž přistál na palubě letadlové lodi. Dalším zkušebním strojem se stal 91. exemplář verze F Mk. I (TG426) upravený ke startu a přistání na palubě a po něm byla k námořní službě upravena a testována ještě dvě letadla (VF315 a TG328). Uvedené testovací exempláře posloužily jako vzor pro 18 sériových strojů pro Royal Navy označených **Sea Vampire F.20**. První z nich (VV136) byl

zalétán v říjnu 1948 a poslední (VV165) v červnu 1949. Vyrobita je firma English Electric a jejich konstrukce odpovídala verzi FB.5. Vznikla ještě jedna námořní varianta **Sea Vampire F.21** určená výhradně k testům přistávání bez podvozku na palubě se speciálním gumovým povrchem. Byla to modifikovaná letadla verzí F Mk. I a F.3 se zesílenou spodní částí trupu. Jejich testování probíhalo od roku 1949 do roku 1953 na letadlové lodi HMS *Warrior* a na základně Farnborough.

DVOUMÍSTNÉ VERZE

Noční stíhačky. Pro vývoj verze s označením D.H. 113 byla použita přední část trupu ze slavné noční stíhačky *Mosquito*, v níž seděli pilot a operátor radaru vedle sebe. Anténa radaru byla umístěna v přídi. Vznikly dva prototypy (G-5-2 a G-5-5) odlišující se od jednomístné verze i většími svislými stabilizátory. První z nich poprvé vzlétl 28. srpna 1949. Výzbroj noční verze tvořily čtyři kanony ráže 20 mm. Přídavné nádrže o objemu 460 l byly přemístěny z konců křídel pod nosné plochy. K pohonu sloužil motor *Goblin 3*. Podle původních plánů měla být dvoumístná letadla exportována do Egypta, který si objednal 12 kusů. Posléze je přijalo i britské letectvo, kde dostala označení **Vampire NF.10**. Bylo vyrobeno 95 exemplářů této verze, z toho 62 kusů v Chesteru. Jako první jednotka je v červenci 1951 obdržela 25. peruť RAF. Služba této verze byla poměrně krátká, protože poslední letadla byla od útvarů stažena v květnu 1954. Pod označením **NF.54** bylo 29 těchto strojů vyvezeno do Itálie. Jeden exemplář byl testován ve Švýcarsku. V roce 1956 byla většina funkčních dvoumístných letadel upravena na standard **NF.54** a od srpna 1957 do února 1958 exportována do Indie. Po vyřazení bylo 36 kusů upraveno pro navigační výcvik pod označením **Vampire NF(T).10**. V této podobě byl odstraněn radar, místo něj byla do příde umístěna směs různého navigačního vybavení (*Rebecca 3*, *Gee 3*) a váha doplněna betonovou zátěží kvůli zachování těžiště. Tyto

stroje také měly novou kabinu bez žeber převzatou z *Venom*u NF.2a. Letadla sloužila do roku 1959.

Cvičné verze. Letadlo nazývané D.H. 115 *Vampire Trainer* nebo **Vampire T.11** vzniklo ze soukromé iniciativy firmy De Havilland. Prototyp G-5-7 (později WW456) postavený v pobočném závodu v Christchurchi byl v září 1950 představen ve statické expozici ve Farnborough a poprvé vzlétl 15. listopadu. Testování bylo zakončeno 26. dubna 1951 a poté bylo letadlo předáno technické škole Christchurch Technical School. V únoru 1952 byl stroj D.H. 115 s motorem *Goblin 35* o tahu 15,58 kN přijat do výzbroje RAF jako základní cvičný letoun pod označením **Vampire T.11**. Byly v něm ponechány dva kanony *Hispano 404* ráže 20 mm. Pod křídla bylo možno podvěsit osm raket o jednotkové hmotnosti 11,34 kg nebo osm malých bomb stejné hmotnosti a dvě bomby o jednotkové hmotnosti 227 kg nebo 454 kg. První sériový exemplář odstartoval k prvnímu letu v říjnu 1951 a první předané cvičné letadlo WZ414 bylo zařazeno do služby 19. ledna 1952. Do roku 1958 bylo vyrobeno celkem 731 kusů této verze, z toho 427 kusů v Chesteru. Ještě před zahájením sériové výroby vznikly dva předsériové exempláře WW458 a WW461. První z nich vzlétl 1. prosince 1951. Obě letadla byla v roce 1952 u Royal Navy testována s výstrojí pro palubní provoz. Efektem těchto zkoušek byla námořnictvem podaná objednávka na 73 strojů **Sea Vampire T.22** vyrobených



v mateřském podniku De Havilland. Exportní varianta **T.55** byla prodána do více než 20 států. Bylo vyrobeno 216 letadel a dalších šest jich bylo konvertováno z verze T.11. V Austrálii vzniklo několik variant s motorem *Goblin* pro RAAF. Bylo tam vyrobeno 41 letadel **T.33**, z nichž pět bylo nakonec dokončeno jako palubní stroje **T.34** pro Royal Australian Navy. Letadla s vystřelovacím sedadlem nesla označení **T.34A**. Později bylo vyrobeno ještě 68 exemplářů modernizované verze **T.35**.

VÝROBA

Objem výroby letadel *Vampire* je odhadován přibližně na 3300 kusů, nejčastěji udávaný počet je 3268 exemplářů. Tento relativně levný stroj byl prvním proudovým letadlem ve výzbroji vzdušných sil mnoha zemí a v některých případech vydržel ve službě až do konce šedesátých let dvacátého století. Zájem o tento typ letadla projevil v poválečných letech rovněž Československo. U příležitosti mezinárodního leteckého dne 7. září 1947 se na pražském letišti v Ruzyni uskutečnil ukázkový let varianty *Vampire F. Mk. I* pilotované britským stíhacím esem *Haroldem Bird-Wilsonem*. Z nákupu nicméně šlo, protože po komunistickém převratu musela československá armáda přejít na výzbroj sovětské provenience.