

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

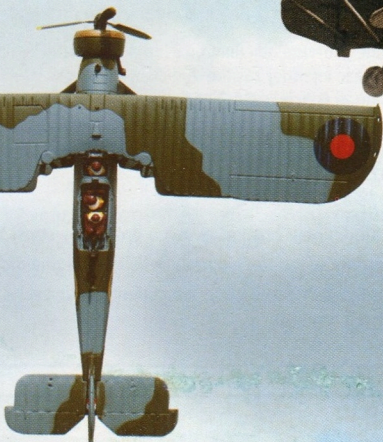
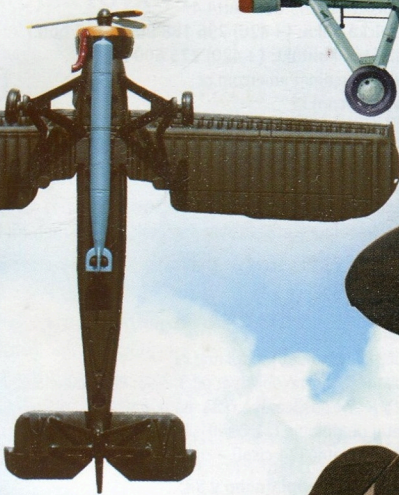
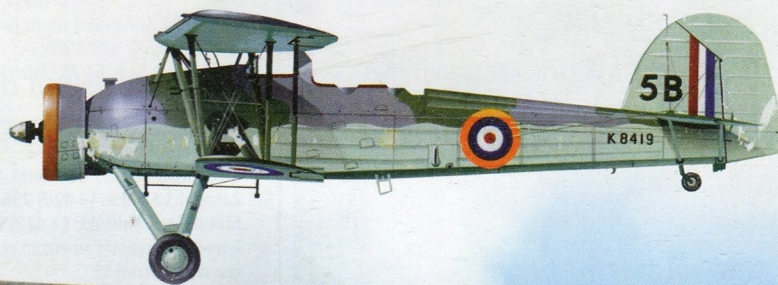
VOJENSKÁ LETADLA



Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
Fairey Swordfish Mk. I

26



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1557-6



2 6

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ
**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:

FAIRCHILD A-10A	MCDONNELL DOUGLAS F-4C
GLOSTER GLADIATOR MK. I	PHANTOM II
BAE SEA HARRIER FRS.MK. 1	NORTH AMERICAN F-100
VOUGHT F4U-1D CORSAIR	SUPER SABRE



Pořid'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

**POZOR: MODEL Y JSOU VYROBEN Y 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.



Vydavatel:

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

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAN
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznań, 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 Kmeř, 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: 978-83-252-1557-6
Série: 978-83-252-1230-8

**Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše model y se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.**

Model vyroben v ČR.

FAIREY SWORDFISH

GIGANTICKÉ ZBROJENÍ V LETECH DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY PODNÍTILO BLESKOVÝ ROZVOJ VOJENSKÉ TECHNIKY. BĚHEM NĚKOLIKA LET BYLO DOSAŽENO VÝSLEDKŮ, KTERÉ BY SE V MÍROVÝCH PODMÍNKÁCH DOSTAVILY PŘINEJMENŠÍM ZA DVĚ DESETELETÍ. OBZVLÁŠTĚ ZŘETELNÝ BYL POKROK V OBLASTI LETECKÉ TECHNIKY, KDE BYLY ZAVEDENY NOVÉ TECHNOLOGIE A NOVÉ DRUHY POHONU. PŘESTO SE I V OBDOBÍ NÁSTUPU PROUDOVÝCH LETADEL BYLO MOŽNO SETKAT S RELIKTY DÁVNO MINULÝCH DOB. JAKO NOČNÍ BOMBARDÉR POUŽÍVALO SOVĚTSKÉ LETECTVO AŽ DO KONCE VÁLKY DVOUPLOŠNÍK POLIKARPOV U-2, VELMI PODOBNÝ STROJŮM Z PŘEDCHOZÍHO SVĚTOVÉHO KONFLIKTU. NEMÉNĚ ARCHAICKY VYPADAL BRITSKÝ TYP FAIREY SWORDFISH. NAVZDORY SVÉMU VZHLEDU BYLY OBA TYTO STAROŽITNÉ AEROPLÁNY V BOJOVÝCH AKCÍCH STÁLE ÚSPĚŠNÉ.

ROZDÍL MEZI NIMI SPOČÍVAL V TOM, ŽE SOVĚTSKÉ LETADLO VZNIKLO V NOUZOVÝCH PODMÍNKÁCH ADAPTACÍ CVIČNÉHO STROJE, ZATÍMCO BRITSKÁ KONSTRUKCE BYLA SPECIÁLNĚ PROJEKTOVÁNA.

TSR I

Na začátku třicátých let dvacátého století bylo britské Royal Navy nejsilnějším námořnictvem na světě. Pod jeho vlajkou plulo mj. i šest letadlových lodí. Na plavidlech této třídy rozhodovaly rozměry palub o technických parametrech používaných letadel, především o rychlostech startu a přistání. V roce 1933 byl předložen plán vývoje letadla, jež by mělo vlastnosti stíhačky, torpédového bombardéru i průzkumného stroje. Technickou specifikaci letounu S9/30 vypracovalo ministerstvo letectví a jeho výroba byla svěřena firmě Fairey Aviation Company. Spojení vlastností stíhačky s úkoly požadovanými od ostatních typů letadel bylo prakticky nemožné, proto se šéfkonstruktér Marcelle Lobelle soustředil na vývoj víceúčelového torpédového, pozorovacího a průzkumného letadla, které dostalo označení TSR I (Torpedo-Spotter-Reconnaissance). Plánovala se výroba verze s kolovým podvozkem i s plováky. Jako pohonná jednotka měl sloužit řadový dvanáctiválec Rolls-Royce Kestrel o výkonu 391,5 kW (525 HP).

Během projektování ministerstvo letectví rozhodlo, že před konstrukcí poháněnou motorem Kestrel dostane přednost letadlo nabídnuté řeckému letectvu poháněné dvouhvězdicovým čtrnáctiválcem Armstrong Siddeley Panther VI o výkonu 466 kW (625 HP) vybaveným dřevěnou dvoulistou vrtulí Watts (zmiňuje se ale též vrtule kovová). Toto letadlo s továrním číslem F.1875 a nesoucí rovněž označení TSR I odstartovalo k prvnímu letu 21. března 1933; řídil je zkušební pilot



Christopher Staniland. V červnu byl změněn dosavadní motor na devítiválcový Bristol Pegasus II M o výkonu 473,5 kW (635 HP) s Townendovým prstencem a současně byly přidány aerodynamické kryty na podvozková kola a hák pro přistávání na palubě. První let po výměně motoru se uskutečnil 10. července 1933. Během testů chování letadla ve vývrtce prováděných 11. září ztratil Staniland kontrolu nad strojem a musel vyskočit s padákem. Prototyp byl zničen.

Do té chvíle byl TSR I považován za soukromou iniciativu firmy Fairey a nedostal vojenské číslo. Exemplář s motorem Kestrel postavený podle specifikace S.9/30 vznikl až rok po TSR I a nebyl vyráběn sériově.

TSR II

Po zkušenostech s TSR I vypracoval Lobelle podle nové specifikace S.15/33, která nahradila specifikace S.9/30 a M.1/30, další letoun pod označením TSR II; jeho prototyp konečně obdržel vojenské číslo K4190 (F.2038). Ve srovnání s předchozím strojem bylo provedeno mnoho změn. Ke zlepšení stability byl trup leta-



FAIREY SWORDFISH Mk. II (ČÍSLO HS533) SLOUŽIL K TESTOVÁNÍ UZAVŘENÉHO KOKPITU. PO ÚSPĚŠNÝCH ZKOUŠKÁCH BYLY NA NĚKOLIK DESÍTEK STROJŮ INSTALOVÁNY UZAVÍRATELNÉ KRYTY KABIN. TAKTO UPRAVENÁ LETADLA BYLA POUŽÍVÁNA K VÝCVIKU V KANADĚ A NESLA OZNAČENÍ Mk. IV.

FAIREY SWORDFISH NALÉTÁ NA PŘISTÁNÍ NA PALUBU ESKORTNÍ LETADLOVÉ LODĚ HMS SMITER, DUBEN 1945. NA ODPALOVACÍCH KOLEJNICÍCH JSOU NEŘÍZENÉ RAKETOVÉ STŘELY RP-3 RÁŽE 76,2 MM. „SÍŤOVKY“ MOHLY POD KŘÍDLY NĚST PO ČTYŘECH RAKETÁCH, JEŽ SE POUŽÍVALY PROTI NĚMECKÝM PONORKÁM.

FAIREY SWORDFISH

DVOUPLOŠNÍK FAIREY SWORDFISH ZNAMENAL NAVZDORY SVÉMU ANACHRONICKÉMU VZHLEDU NEZANEDBATELNÝ PŘÍNOS BRITSKÉMU VÁLEČNÉMU ÚSILÍ. NĚKTERÉ BOJOVÉ AKCE S ÚČASTÍ TOHOTO PALUBNÍHO LETADLA, ZEJMÉNA VE SVÉ DOBĚ PŘEVRAVNÝ NÁLET NA ZÁKLADNU ITALSKÉHO VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA V TARENTU, MĚLY ZNAČNÝ VLIV NA PRŮBĚH DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY.



FAIREY SWORDFISH Mk. I (ČÍSLO K8419) s KÓDOVÝM OZNAČENÍM 5B z 824. perutě Fleet Air Arm, který v roce 1940 operoval z paluby letadlové lodě HMS *Eagle*.



FAIREY SWORDFISH Mk. II (ČÍSLO HS275) z 1. NÁMOŘNÍ ŠKOLY LETECKÝCH STŘELCŮ v Yarmouthu v kanadské provincii Nové Skotsko, 1943. Na přídi nese osobní znak svého pilota a název *Wimpy*. Podobně jako většina strojů této jednotky je označen kódovým písmenem letounu (v tomto případě J) ve žlutém poli.



KAMUFLÁŽ: NA ILUSTRACI JE FAIREY SWORDFISH Mk. I (ČÍSLO K5972) Z PRVNÍ VÝROBNÍ SÉRIE DODANÉ MATEŘSKOU FIRMOU. LETADLO PATŘÍ 823. PERUTI FAA OPERUJÍCÍ V ROCE 1936 Z PALUBY LETADLOVÉ LODĚ HMS *Glorious*.



VÝZBROJ: NA SVOU OBRANU MĚL SWORDFISH DVA KULOMETRY RÁŽE 7,7 MM (JEDEN PEVNÝ A JEDEN POHYBLIVÝ), AVŠAK JEHO HLAVNÍ OFENZIVNÍ ZBRANÍ BYLY POD TRUPEM NESENÉ LETECKÉ TORPÉDO Mk. XII RÁŽE 457 MM, BOMBY DO CELKOVÉ HMOTNOSTI 700 KG NEBO HLUBINNÁ MINA O HMOTNOSTI 680 KG. OD VERZE Mk. II BYLO MOŽNÉ ZAVĚSIT POD KŘÍDLA NEŘÍZENÉ RAKETOVÉ STŘELY RP-3 RÁŽE 76,2 MM, JEŽ SE MIMODRŽNĚ OSVĚDČILY PROTI NEPŘÁTELSKÝM PONORKÁM.



MODEL FAIREY SWORDFISH Mk. I MĚŘÍTKO 1 : 72

Model představuje torpédový bombardér Fairey Swordfish Mk. I z 815. perutě britského námořního letectva FAA operující v roce 1940 z paluby letadlové lodě HMS *Illustrious*.



POTAH KŘÍDEL: VERZE Mk. I MĚLA NOSNÉ PLOCHY POTAŽENÉ PLÁTNEM, KDEŽTO NA VERZI Mk. II BYLA ČÁST POTAHU SPODNÍCH KŘÍDEL NAHRAZENA PLECHOVÝMI PANELEMI, ABY POD NIMI MOHLY BÝT PODVĚŠENY – A HLAVNĚ BEZPEČNĚ ODPALOVÁNY – NEŘÍZENÉ RAKETOVÉ STŘELY.



NEOFICIÁLNÍ NÁZEV: U leteckého personálu si swordfish vysloužil přezdívku Stringbag (síťovka), ne však pro hustý drátěný výplet mezi nosnými plochami, jak se často uvádí, nýbrž pro svou variabilitu při nesení výzbroje. Posádky tvrdily, že podobně jako síťová nákupní taška mohlo letadlo nést prakticky jakýkoliv náklad různého tvaru a v různém balení.

KONSTRUKCE: Již v době svého vzniku zastaralá konstrukce se ukázala být neuvěřitelně odolná vůči nepříznivým povětrnostním vlivům a spolehlivá i v omezených podmínkách eskortních letadlových lodí, kde letouny parkovaly na palubě. Tato vlastnost byla neobyčejně užitečná při doprovodu námořních konvojů a swordfishes až do konce války sloužily v severním Atlantiku jako hlídková letadla na námořních trasách do Sovětského svazu.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU FAIREY SWORDFISH Mk. I z POZDĚJŠÍ VÝROBNÍ SÉRIE

Typ: palubní torpédový bombardér nebo průzkumné letadlo, dvouplošník celokovové konstrukce s částečně plátěným potahem a pevným podvozem.

Posádka: tři osoby (pilot, navigátor, střelec/radiotelegrafista), při některých akcích pouze dvě osoby (beze střelce).

Motor: hvězdicový vzduchem chlazený devítiválec Bristol Pegasus III M3 o výkonu 514,5 kW (690 HP) s třílistou kovovou vrtulí.

Výkony: maximální rychlost 212,4 km/h nad mořskou hladinou, 248 km/h ve výšce 1 448 m, cestovní rychlost 167 km/h; počáteční stoupavost 365,8 m/min, stoupavost do výšky 1 524 m – 10 min; dostup při hmotnosti 4 206 kg – 3 261 m, dostup při hmotnosti 3 407 kg – 3 779,5 m; dolet s torpédem – 880 km, dolet bez podvěšené výzbroje – 1 239 km, dolet s přídatnou nádrží na 313,3 l v zadní kabině – 1 657,3 km.

Hmotnost: prázdného letadla 2 361 kg, vzletová 3 407 kg, maximální vzletová 4 206 kg.

Rozměry: rozpětí 13,87 m, šířka se složenými křídly 5,26 m; délka 11,07 m; výška 4,11 m; nosná plocha 56,39 m².

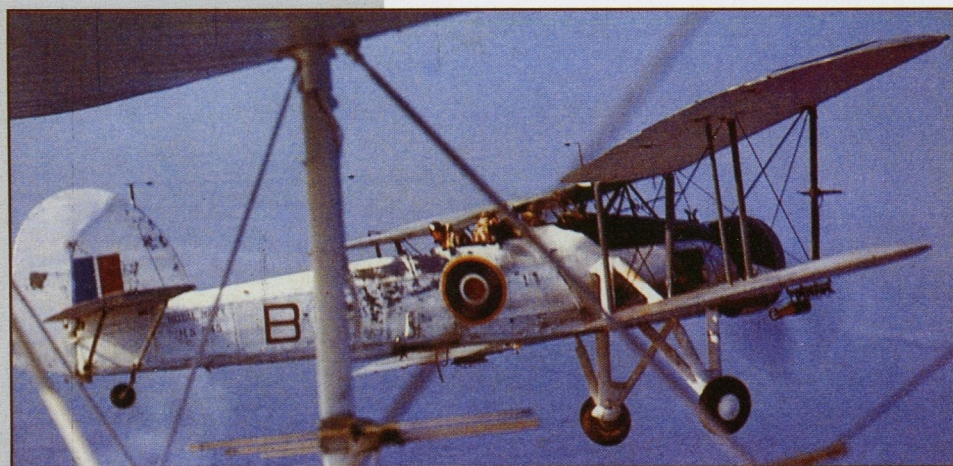
Výzbroj: pevný kulomet Vickers Mk. II ráže 7,7 mm pro pilota (600 nábojů), pohyblivý kulomet Vickers K nebo Lewis ráže 7,7 mm pro střelce (600 nábojů), torpédo Mk. XII ráže 457 mm o hmotnosti 730 kg nebo hlubinná mina o hmotnosti 680 kg, případně bomby do hmotnosti 680 kg.

► STANDARDNÍ NÁMOŘNÍ
 KAMUFLÁŽNÍ SCHÉMA LETADEL
 FAIREY SWORDFISH Z DOBY NÁLETU
 NA TARENT. POD TRUPEM LETADLA
 JE PODVĚŠENO LETECKÉ TORPÉDO
 RÁŽE 457 MM.

PLOVÁKOVÝ SWORDFISH ČÍSLO
 V4367 Z TZV. KATAPULTOVACÍ
 LETKY 700. PERUTĚ FAA, VYROBENÝ
 VE FIRMĚ BLACKBURN AIRCRAFT,
 JE VYZVEDÁVÁN JEŘÁBEM NA PALUBU
 BITEVNÍ LODĚ HMS MALAYA.



NA LETADLE FAIREY SWORDFISH
 VYFOTOGRAFOVÁNÉM NĚKDY V ROCE
 1944 Z KABINY JINÉHO STROJE TÉHOŽ
 TYPU JE VIDĚT KAMUFLÁŽNÍ SCHÉMA
 PROTIPONORKOVÝCH LETADEL – NA
 SPODNÍ PLOCHY A TĚMĚŘ CELÝ TRUP
 BYLA NASTŘÍKÁNA BÍLÁ BARVA.



dla prodloužen o 0,6 m. Byla zvětšena plocha svislého stabilizátoru a zpevněna jeho přední hrana, vnější povrch horního křídla byl zkosen v úhlu 4°. Při zavádění těchto úprav se dbalo na to, aby nebyla překročena hmotnost 8000 liber čili 3629 kg, což bylo maximální přípustné zatížení katapultů britských bitevních lodí a křižníků. Prototyp TSR II poprvé vzlétl 17. dubna 1934 a pilotem byl opět Christopher Staniland. Letadlo poháněl hvězdicový devítiválec Bristol Pegasus III M3 o výkonu 514,5 kW (690 HP) s dřevěnou dvoulistou vrtulí Watts. Podle potřeby mohlo letadlo TSR II nést torpéda, bomby nebo hlubinné bomby či miny. Nebylo konstruováno k útokům ze střemhlavého letu. Po dvou měsících továrních zkoušek odletěl prototyp v červnu na leteckou základnu RAF Martlesham Heath a následně do zkušebního střediska RAE (Royal Aircraft Establishment) ve Farnborough. Dále s ním byly testovány starty z katapultu i z paluby letadlové lodě HMS *Courageous* a po výměně podvozkových kol za dvojici plováků byly od 10. listopadu prováděny zkoušky na vodě. Od 1. ledna 1935 prototyp znovu létal s kolovým podvozkem, ale již v únoru se rozbil při havárii během testování torpédové výzbroje u zkušební torpédové jednotky TTU (Torpedo Trials Unit) v Gosportu. Stroj byl předán k opravě a v lednu následujícího roku zase létal. Po opravě byly na TSR II namontovány kovová trojlístá vrtule a nový kryt motoru. Za první kabínu byla přidána druhá s kompletním řídicím a přístrojovým vybavením, takže byl stroj upraven k dvojímu řízení.

V únoru 1937 byla kabina vybavena zařízením k výcviku letů za snížené viditelnosti. Poté co letadlo dostalo i nové plováky a vodní kormidla, byly od března obnoveny zkoušky u TTU v Gosportu.

Hlášení o provedených testech TSR II bylo vypracováno v Martleshamu v dubnu 1935. Letadlo v něm bylo ohodnoceno jako zdařilé, zejména s ohledem na snadnou pilotáž. Navíc s ním byly dovoleny střemhlavé lety do rychlosti 386 km/h. Ministerstvo letectví se rozhodlo dát podnět k zahájení sériové výroby a nový typ dostal

název Swordfish (mečoun). Ještě v dubnu byly objednány tři předseriové exempláře a v květnu první série.

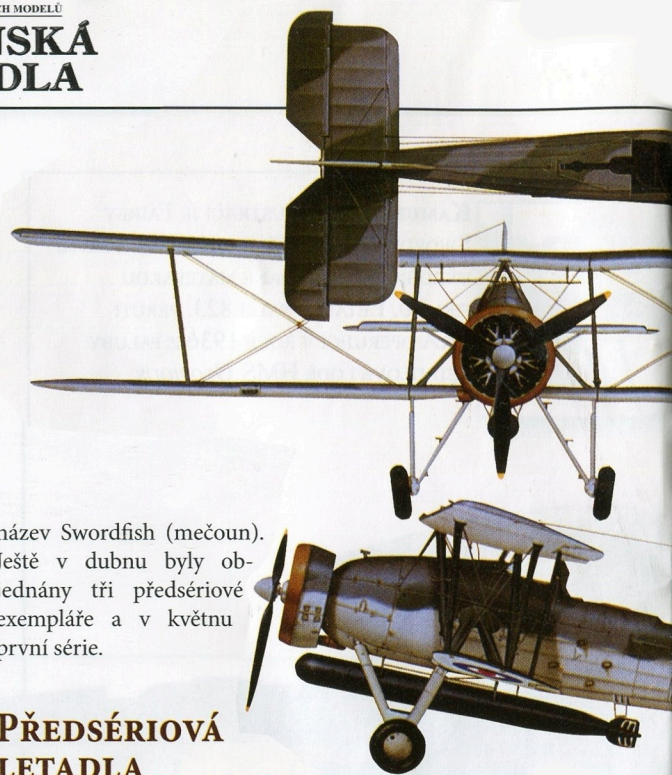
PŘEDSÉRIOVÁ LETADLA

První z těchto letadel s číslem K5660 (F.2142) bylo zalétáno 31. prosince 1935. Druhé s číslem K5661 (F.2143) bylo vyrobeno pro TTU a dodáno 19. února 1936. Třetí exemplář s číslem K5662 (F.2144), který byl určen pro zkušební středisko námořního letectva MAEE (Marine Aircraft Experimental Establishment), byl adaptován na hydroplán. Jeho testy byly ukončeny v létě a shrnuty v hlášení ze září 1936. Letové vlastnosti byly označeny za uspokojivé, zato plavební vlastnosti sklídily ostrou kritiku. Již při větru o rychlosti kolem 32 km/h bylo manévrování na vodní hladině nadmíru obtížné a rychlost musela být omezena na pouhých 9,3 km/h. Při celkem nevysokých vlnách přicházela vrtule do styku s vodou. Dokonce i za bezvětří byly problémy s řízením stroje na vodě, a proto byly v následujícím roce testovány nové plováky. Vzletová hmotnost plovákové verze s torpédem překračovala 4037 kg. Na všech předseriových exemplářích byla použita kovová třílístá vrtule Fairey-Reed s pevným úhlem nastavení listů.

SWORDFISH Mk. I

První objednávka se týkala 86 strojů v číselné řadě K5926–K6011 (F.2145–F.2230). Již v době spouštění výroby byl Fairey Swordfish zastaralou konstrukcí, nicméně technika, kterou měl nahradit, byla vysloveně archaická. První sériové letadlo opustilo továrnu v Hayesu v Middlesexu v roce 1936 a první leteckou jednotkou vyzbrojenou novým typem byla 825. peruť (No. 825 Naval Air Squadron) na letadlové lodi HMS *Glorious*, která obdržela 14 strojů. V průběhu roku 1938 nahradily swordfishy všechny typy letadel používaných doposud u palubních perutí, ať už k torpédovým, bombardovacím či průzkumným účelům.

Mezi letadly prvních sérií byly vyráběny též hydroplány, s nimiž se počítalo jako s výzbrojí 11 palubních perutí tvořících tzv. katapultovací letky (Catapult Flights). Byl dodán rovněž menší počet strojů cvičné verze se zdvojeným řízením a bez střeleckého stanoviště. Zpočátku nebyl swordfish vybaven fonickou radiosta-





nici a posádka měla k dispozici pouze bezdrátový telegraf. Mezi sebou se její členové domlouvali pomocí hlasových trubic, tzv. Gosport Tubes. Základní výzbrojí letadla bylo torpédo Mk. XII ráže 457 mm o hmotnosti 730,3 kg. Jeho nálož umožňovala potopit loď o výtlaku 10000 BRT. Před torpédovým útokem pilot sestoupil rychlostí 365,3 km/h nad hladinu, kde srovnal let a omezil rychlost na 166,7 km/h. Ke svržení torpéda došlo ve výšce 18,3 m. Namísto torpéda bylo možno pod letadlo podvěsit bombu o hmotnosti 226,8 kg nebo minu o hmotnosti 680,4 kg. Pod každé křídlo bylo možno podvěsit bombu o hmotnosti 226,8 kg nebo dvě bomby po 113,4 kg, eventuálně tři hlubinné bomby po 111,6 kg nebo čtyři bomby po 45,4 kg. Obrannou výzbroj tvořily dopředu střílející pevný kulomet Vickers ovládaný pilotem a pohyblivý kulomet Lewis nebo Vickers K ovládaný střelcem.

Koncem roku 1939 uskutečnilo námořní letectvo sérii úspěšných experimentů s palubními radary k lokalizaci plovoucích lodí. Tyto přístroje pracující na dlouhých vlnách dokázaly odhalit ponorku plující na hladině. V roce 1941 se tyto radary začaly montovat na verzi Mk. I. Směrové antény Yagi byly upevněny na vzpěrách nosných ploch a monitor byl v kabině navigátora. První zdařilý útok s pomocí radaru provedlo letadlo z 812. perutě námořního letectva v blízkosti marockého Tangeru, kde se mu v noci z 21. na 22. prosince 1941 podařilo potopit německou ponorku *U-451*, jednalo se však o stroj Fairey Firefly. V roce 1942 se zkoušela možnost nasvítit nalezené ponorky silným reflektorem, zavěšeným pod levým spodním křídlem a napájeným sestavou akumulátorů umístěných v podélném kontejneru pod trupem. Rozměry reflektoru však výrazně komplikovaly pilotáž, proto byla tato metoda zamítnuta.

Verzi Mk. I dodávali dva producenti. Mateřský podnik v Hayesu vyrobil 692 letadel v osmi sériích po třech, 86, 104, 27, 150, 62, 60 a 200 kusech. V roce 1940 se firma Fairey musela soustředit na přípravu nových letounů – stíhačky Firefly a torpédového bombardéru Barracuda. Za této situace padlo rozhodnutí přeložit výrobu do závodu firmy Blackburn Aircraft Limited v severoanglickém Sherburnu. První letadlo z této továrny s číslem V4288 bylo zalétáno 1. prosince 1940, ale nakonec byla v Sherburnu vyrobena pouze jedna série verze Mk. I v počtu 300 kusů.

V době vypuknutí války tvořila letadla Swordfish Mk. I výzbroj 13 perutí námořních vzdušných sil FAA (Fleet Air Arm), z nichž 11 perutí operovalo z pěti letadlových lodí. Tyto stroje se účastnily všech bojových operací, při nichž byla nasazena jejich mateřská plavidla. K těm nejznámějším patří účast při pronásledování německé bitevní lodě *Bismarck*, které 26. května 1941 poškodil torpédový útok swordfishů z letadlové lodě HMS *Ark Royal* kormidlo, takže se stala neovladatelnou a britská flotila mohla chloubu Kriegsmarine následu-

jího dne dostihnout a potopit. Nejslavnější bojovou akcí swordfishů byl ovšem nálet britského námořního letectva na italskou námořní základnu v Tarentu 11. listopadu 1940, jehož se zúčastnilo 21 letadel (11 s torpédy a 10 s bombami) z letadlové lodě HMS *Illustrious*. Za cenu pouhých dvou sestřelených letadel se Britům povedlo poškodit tři velké bitevní lodě, z nichž jednu se Italům až do konce války nepodařilo opravit. Kromě toho byla zasažena dvě další plavidla – těžký křižník a torpédoborec, na břehu pak byly poškozeny nádrže na naftu a vypálen hangár pro hydroplány.

SWORDFISH Mk. II

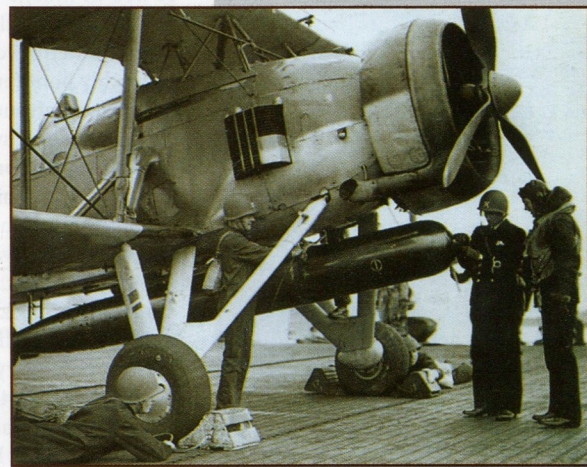
Přestože v roce 1943 byly již swordfishy značně zastaralé a přestaly být používány jako torpédové bombardéry, trvale bylo zapotřebí bojových strojů schopných operovat i z eskortních a pomocných letadlových lodí, jež byly pro nové typy palubních letadel příliš malé. Vzhledem k nedostatku vhodnější techniky musely být swordfishy nadále používány jako bitevní letadla v protiponorkovém boji.

Zpočátku se nová verze lišila pouze osmi nevelkými závěsníky pro neřízené rakety RP-3 ráže 76,2 mm přidanými pod křídla. V místech instalace podvěsné výzbroje byl plátěný potah křidel nahrazen plechem a její zvýšená hmotnost si vyžádala rovněž celkové zesílení konstrukce nosných ploch. Stále však byla zachována i možnost nesení torpéd. Nedluho po zahájení výroby se do letadel začal montovat motor Bristol Pegasus XXX o výkonu 559,3 kW (750 HP) s novou delší výfukovou rourou opatřenou tlumičem plamenů. Výkonnější motor vyžadoval také montáž většího olejového chladiče.

Ve výzbroji letadla mohly být rakety nahrazeny šesti závěsníky pro běžné bomby o hmotnosti 113,4 kg či hlubinné bomby o hmotnosti 111,6 kg. Na malých venkovních závěsnících byly v takovém případě neseny padákové světlice (fléry) a část strojů byla vybavena trubicovými výmetnicemi flér umístěnými šikmo ve dně zadní části trupu. Na mnoho letadel již byly instalovány antény pátracího radarového systému pro zjišťování hladinových plavidel ASV (Air-to-Surface Vessel).

S plnou výstrojí a výzbrojí nedokázalo letadlo odstartovat při slabším čelním větru, tím méně při bezvětrí. Protože eskortní letadlové lodě ani z obchodních plavidel přestavěné pomocné letadlové lodě MAC (Merchant Aircraft Carrier) nemohly vyvinout vyšší rychlost potřebnou ke vzletu, bylo nutno snížit hmotnost odebráním části bojového nákladu nebo odčerpáním části pohonných hmot, častokrát nebyl do letadla brán ani palubní střelec.

Rakety RP-3 ráže 76,2 mm o hmotnosti 27,2 kg obsahovaly 11,3 kg výbušniny, což byl ekvivalent nálože v granátu ráže 203 mm. Již během prvního bojového



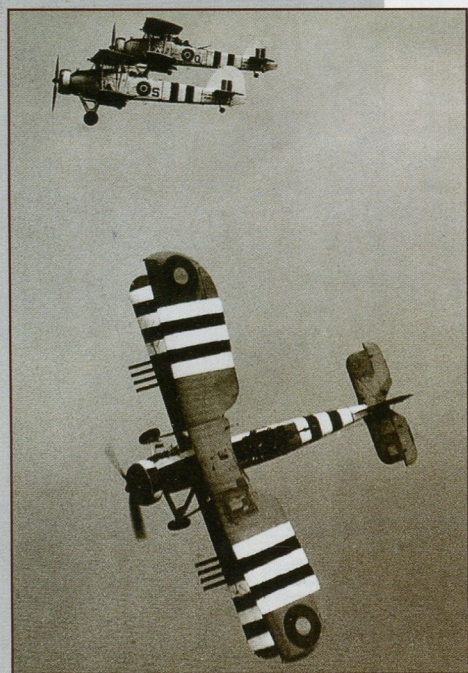
FAIREY SWORDFISH Mk. II (ČÍSLO HS237) z 835. PERUTĚ FAA NA PALUBĚ Eskortní letadlové lodě HMS *Battler*, 1943.



START JEDNOHO ZE TŘÍ PŘEDVÝROBNÍCH EXEMPLÁŘŮ STROJE FAIREY SWORDFISH (ČÍSLO K5662) S PODVĚŠENÝM TORPÉDEM. SNÍMEK BYL POŘÍZEN BĚHEM LETOVÝCH ZKOUŠEK S PLOVÁKY.

► FAIREY SWORDFISH Mk. I z 820. PERUTĚ FAA VYFOTOGRAFOVANÝ NA ZAČÁTKU ROKU 1939 ZA LETU NAD DO SLUŽBY NOVĚ ZAŘAZENOU LETADLOVOU LODÍ HMS ARK ROYAL. TATO PERUŤ BYLA PRVNÍ OPERAČNÍ JEDNOTKOU NA TĚTO LODI.

FAIREY SWORDFISH Mk. II v INVAZNI KAMUFLÁŽI BĚHEM CVIČNĚHO LETU. TYTO ZDÁNLIVĚ ARCHAICKÉ DVOUPLOŠNÍKY BYLY POUŽÍVÁNY K HLÍDKOVÝM LETŮM NAD LAMANŠKÝM PRŮLIVEM OD INVAZE V NORMANDII DO ZAČÁTKU ROKU 1945.



nasazení těchto raket 13. května 1943 se letadlu z 819. perutě FAA operující z eskortní letadlové lodě HMS Archer podařilo potopit ponorku U-752.

Celkem bylo ve firmě Blackburn Aircraft vyrobeno 1080 strojů této verze.

SWORDFISH Mk. III

Tato verze se na výrobních linkách objevila krátce po Mk. II a byla vyráběna souběžně s ní. Poháněl ji stejný motor Bristol Pegasus XXX a identická byla též podvěsná výzbroj pod křídly. Namísto torpéda pod trupem však byla instalována anténa radaru ASV Mk. X sloužícího k lokalizaci plovoucích cílů. Přídavné antény byly upevněny i na předních sloupcích vnitřních vzpěr nosných ploch. Monitor radiolokátoru byl umístěn v kabině navigátora-pozorovatele za sedadlem pilota. Radar měl maximální dosah 60 km. Byl otestován na přestavěném exempláři verze Mk. I číslo V4689/G. V praxi bylo za letu ve výšce 610 m možné lokalizovat vynořenou nepřátelskou ponorku na vzdálenost 20 km. Radar pracoval v pásmu centimetrových vln, což mu umožňovalo vypátrat i šnorchly ponořených ponorek na vzdálenost do osmi kilometrů s přesností kolem dvou úhlových stupňů.

Pomalou letící swordfish neměl větší potíže se zjišťováním cílů, ale poněvadž byl vyzbrojen pouze osmi neřízenými raketami a lehkými bombami na závěsnících určených primárně pro světlice, bylo letadlo této verze zpravidla nasazováno v páru se solidněji vyzbrojeným strojem verze Mk. II. Při nočních bojových letech letadlo radarem našlo a osvětlilo cíl, na nějž vzápětí zaútočil druhý swordfish vyzbrojený bombami a raketami. Jinou variantou výzbroje verze Mk. III bylo šest bomb o hmotnosti 113,4 kg v podkřídelních závěsnících. Přístrojové radiolokační vybavení značně zvýšilo hmotnost letadla, proto v něm nezbylo místo pro palubního střelce, jehož zastupoval druhý člen osádky – tzv. „muž čtyř tváří“, který byl současně operátorem radiolokátoru, radistou, pozorovatelem i střelcem. V roce 1944 začaly být swordfish vybavovány dvojicí pomocných startovacích raket RATOG (Rocket Assisted Take-Off Gear). Ty byly umístěny pod centrální částí trupu a jejich tah umožňoval letadlu odstartovat s plným nákladem výzbroje a paliva.

S použitím pomocných raket se počítalo rovněž během příprav k invazi do Japonska plánované na konec roku 1945. Pro tuto operaci bylo navrženo použití swordfishů startujících z malých plošin, které měly být vlečeny za loděmi operujícími v pobřežních vodách. Již před invazí v Normandii byly stroje verze Mk. III ve výzbroji několika britských a kanadských perutí, které hlídkovaly nad Lamanšským průlivem a pátraly po německých torpédových člunech a miniponorkách. Tyto letecké formace byly při své činnosti velmi efektivní až do konce válečných operací v Evropě.

Firma Blackburn Aircraft vyrobila celkem 320 kusů verze Mk. III. Poslední exemplář byl expedován 18. srpna 1944 a odeslán 835. peruti FAA na leteckou základnu Palisadoes na Jamajce.

SWORDFISH Mk. IV

Nešlo o samostatně vyráběnou verzi, ale toto označení bylo přiděleno modifikovaným exemplářům verze Mk. II používaným v Kanadě ke školení palubních střelců a radiotelegrafistů. Protože kanadské zimy jsou dlouhé a mrazivé, měly posádky těchto letadel mimořádně obtížné podmínky výcviku. K zajištění alespoň elementárního tepelného komfortu byly na 59 strojů namontovány uzavíratelné kryty kabin. Část nad pilotní kabinou se odklápěla na stranu a část nad zadní kabinou se odsouvala směrem k ocasu. Více než sto swordfishů (99 kusů Mk. II a šest kusů Mk. III) bylo od ledna 1943 předáno letecké škole Naval Air Gunne-



ry School v Yarmouthu v provincii Nové Skotsko. K výcviku střelců byl zachován pohyblivý kulomet Vickers K, zato veškerá podvěšená výzbroj pod trupem i křídly byla demontována. Některá z letadel kanadské verze Mk. IV byla upravena k vlečení cvičných cílů. Ve výcvikovém středisku v Yarmouthu byly swordfishy používány do března 1945. Poslední z těchto kanadských strojů byl vyřazen ze služby 4. září 1946.

VÝROBA

Vedle 692 letadel z Fairey Aviation Company bylo vyrobeno dalších 1700 strojů ve firmě Blackburn Aircraft Limited – jeden v roce 1940, 415 kusů v roce 1941, 271 kusů v roce 1942, 592 kusů v roce 1943 a 420 kusů v roce 1944. Součet činí 1699 továrních exemplářů, takže se zdá, že se jeden swordfish někde ztratil. Podle dokumentovaných objednávek bylo v Blackburn Aircraft Limited vyrobeno 300 kusů Mk. I, 1080 kusů Mk. II (rozdělených do objednávek po 100, 100, 400, 250 a 230 kusech) a 320 kusů Mk. III (objednaných po 120 a 200 kusech). Dvě další objednávky na 200 a 400 letadel byly anulovány. Celková výroba tedy dosáhla počtu 2391 nebo 2392 exemplářů. V průběhu celé druhé světové války byly letouny Fairey Swordfish mj. ve výzbroji 31 prvosledových a 59 druhsledových perutí.