

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

# VOJENSKÁ LETADLA

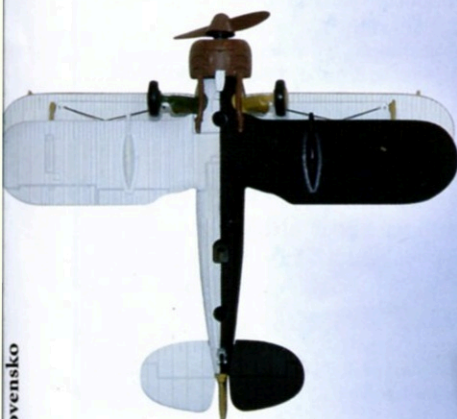


Cena: 129,90 Kč / 6 €\*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
GLOSTER GLADIATOR MK. I



# 29



\*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1560-6



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:

VOUGHT F4U-1D CORSAIR	GRUMMAN F6F HELLCAT
MCDONNELL DOUGLAS F-4C	GRUMMAN F-14 TOMCAT
PHANTOM II	SUCHOJ SU-27 FLANKER
NORTH AMERICAN F-100	CURTISS P-40 WARHAWK
SUPER SABRE	PANAVIA TORNADO GR.4



**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.



**V příštím čísle  
VOUGHT F4U-1D  
CORSAIR**

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 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 mesiac v jednej zásilke dve čísla magazínu.  
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €  
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €  
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €  
ISBN: 978-83-252-1560-6  
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.

# GLOSTER GLADIATOR

**POŽADAVKY OSOBNÍ A POŠTOVNÍ LETECKÉ DOPRAVY VYVOLALY NA ZAČÁTKU TŘICÁTÝCH LET DVACÁTÉHO STOLETÍ PRUDKÉ ZRYCHLENÍ VÝVOJE LETECTVÍ. SNAHA O CO NEJRYCHLEJŠÍ PŘEPRAVU LIDÍ A ZÁSILEK PODNÍTLA ROZVOJ VÍCEMOTOROVÝCH JEDNOPLOŠNÍKŮ AERODYNAMICKÝCH TVARŮ. V MNOHA STÁTECH SAMOZŘEJMĚ ZAČAL ROVNĚŽ VÝVOJ PODOBNÝCH BOMBARDÉRŮ, KTERÉ BY DOKÁZALY VÝKONNOSTNĚ PŘEDSTIHNOUT STÍHAČKY POTENCIÁLNÍCH PROTIVNÍKŮ, POPŘÍPADĚ STÍHAČKY VLASTNÍ. ZA TĚTO SITUACE MUSELA ZÁKONITĚ VZNIKOUT KONCEPCE NOVÉ STÍHAČKY, PROTOŽE DOSAVADNÍ LETADLA TĚTO TŘÍDY VYRÁBĚNÁ VĚTŠINOU JAKO DVOUPLOŠNÍKY S PEVNÝM PODVOZKEM SE VYZNAČOVALA SKVĚLOU OBRATNOSTÍ A STOUPAVOSTÍ, AVŠAK JEJICH RYCHLOST JEDNOZNAČNĚ ZAOSTÁVALA. BUDOUCNOST PATŘILA JEDNOPLOŠNÍKŮM SE ZATAHOVACÍM PODVOZKEM.**

Třebaže první stroj nového typu – Polikarpov I-16 – vznikl v Sovětském svazu, hlavní směry vývoje vytyčil letecký průmysl ve Velké Británii, Spojených státech a Německu. Britské vzdušné síly nicméně nerezignovaly na používání dvouplošníků užitečných hlavně ve službě v koloniích. Ve Spojených státech zase dvouplošníky dlouho preferovalo námořní letectvo. V Itálii si pokračování jejich výroby žádala všeobecná situace letectva, jež nemělo dostatečný počet moderních strojů, a proto se mu k posílení jeho squadriglií hodilo každé letadlo; dvouplošník Fiat C.R.42 byl díky tomu vyráběn ještě v roce 1943. V Sovětském svazu, kde doktrína nasazení stíhacího letectva předpokládala součinnost rychlých jednoplošníků s obratnými dvouplošníky, byla sériová výroba posledního stíhacího dvouplošníku I-153, navíc se zatahovacím podvozkem, ukončena teprve na začátku roku 1941, přičemž byla ještě plánována výroba dalších strojů podobné konstrukce. S oběma zmíněnými letadly se na různých frontách střetl britský stíhací dvouplošník Gloster Gladiator.

## OD GAUNTLETU PO GLADIATOR

V roce 1930 vydalo britské ministerstvo letectví specifikaci F.7/30, v níž stanovilo technické podmínky pro novou stíhačku, která měla nahradit zastarávající Bristol Bulldog. Nové letadlo mělo být schopno operovat i v noci, jeho výzbroj měly tvořit čtyři kulomety ráže 7,7 mm a malé bomby a maximální rychlost měla překročit magických 250 mph čili 402 km/h. Žádný z oslovených producentů nicméně nepředstavil konstrukci splňující tyto požadavky. Za této situace bylo přijato náhradní řešení, jež spočívalo ve využití soutěžního projektu SS.19 firmy Gloster. Tento stroj s vojenským číslem J9125 vznikl zabudováním jiného motoru do staršího letounu SS.18, který byl postaven na základě specifikace F.20/27. Letadlo s celokovovou konstrukcí a částečně plátěným potahem podniklo

svůj první let v lednu 1929. Byl v něm testován motor Bristol Mercury IIA o výkonu 336 kW (450 HP) a následně po přeznačení na SS.18A motor Bristol Jupiter VIIF o výkonu 358 kW (480 HP); po dalším přeznačení na SS.18B byly v letounu testovány ještě motory Armstrong Siddeley Panther III a Panther IIIA o výkonu 418 kW (560 HP). Podařilo se dosáhnout rychlosti 329 km/h ve výšce 3048 m.

Po vyhlášení specifikace F.7/30 představila firma Gloster novou verzi SS.19. Jednalo se o modifikovaný stroj č. J9125, jenž dostal motor Jupiter VIIF s Townsendovým prstencem a výzbroj zesílenou na šest kulometů (čtyři v křídlech a dva v trupu). Jeho výkony však byly velmi slabé – ve výšce 3048 m dosáhl rychlosti 302 km/h. Konkurenční letouny však měly výkony ještě horší, a tak bylo ministerstvo nuceno tento stroj přijmout, třebaže již na svou dobu nebyl nijak progresivní. Následující varianta SS.19A nesla jen čtyři kulomety a podvozková kola dostala kryty, a přesto se její rychlost zvýšila pouze na 328 km/h. V srpnu 1933 dostalo stále stejné letadlo, ale již pod označením SS.19B nový motor Bristol Jupiter VIS o výkonu 400 kW (536 HP), který mu umožnil dosáhnout rychlosti 346,7 km/h ve výšce 5029 m. Po ujištění ze strany firmy Bristol, že nová verze jejího motoru dosáhne výkonu 477 kW (640 HP), vydalo ministerstvo letectví výrobní nařízení 24/33 a v září objednálo 24 letadel pod názvem Gauntlet (obrněná rukavice). Sériový exemplář s výzbrojí redukovanou na dva kulomety dosáhl rychlosti 344 km/h ve výšce 4572 m. Vedle 24 strojů pod označením Gauntlet



LETÍCÍ PROTOTYP STÍHAČKY GLOSTER SS.37 (č. K5200). PŮVODNĚ ŠLO O RADIKÁLNĚJŠÍ ÚPRAVU LETOUNU GLOSTER GAUNTLET S OTEVŘENOU KABINOU, KRYT KABINY DOSTALY TEPRVE SÉRIOVÉ EXEMPLÁŘE.



PRVNÍ SÉRIOVÝ GLOSTER GLADIATOR Mk. I (č. K6129) UKAZUJE ZŘETELNÉ ROZDÍLY MEZI TÍMTO LETADLEM A PŘEDCHOZÍM TYPEM GLOSTER GAUNTLET. GLADIATOR MĚL KRYTÝ KOKPIT A HORNÍ I SPODNÍ KŘÍDLA VYBAVENÁ Klapkami.

# GLOSTER GLADIATOR

GLOSTER GLADIATOR BYL POSLEDNÍM BRITSKÝM POZEMNÍM STÍHACÍM DVOUPLOŠNÍKEM. NAVZDORY TOMU, ŽE V DOBĚ VYPUKNUTÍ VÁLKY BYL JIŽ ZASTARALÝ, ÚČASTNIL SE BOJOVÝCH AKCÍ BRITSKÉHO LETECTVA VE FRANCII, NORSKU A SEVERNÍ AFRICE. POUŽÍVALA JEJ ROVNĚŽ LETECTVA JINÝCH STÁTŮ.



**GLOSTER GLADIATOR Mk. II (č. N2304) z 615. PERUTĚ (COUNTY OF SURREY) AAF (AUXILIARY AIR FORCE – POMOCNÉ VZDUŠNÉ SÍLY), SAINT-INGLEVERT, FRANCIE, DUBEN 1940.** V kamufláži denních stíhacích dvouplošníků sloužil tento stroj v rámci letecké složky Britských expedičních sil (AC BEF – Air Component of the British Expeditionary Force). Krátce před zahájením německé ofenzivy se však všechny stroje vrátily do Velké Británie.



**SEA GLADIATOR Mk. I CHARITY (č. N5519) ZE STÍHACÍ LETKY MALTA (FIGHTER FLIGHT MALTA), LETIŠTĚ HAL FAR V ČERVNU 1940.** Z uložených strojů určených pro letadlové lodě smontovali mechanici tři funkční stíhačky, s nimiž několik letců bránilo Maltu v první fázi náletů italských bombardérů. Obránci ostrova tyto gladiatory pokřtili podle křesťanských ctností – Faith, Hope a Charity (Věra, Naděje a Lásky k bližnímu).



**PODVOZEK:** ČÁST FINSKÝCH LETOUNŮ MĚLA NAMÍSTO KOL NAMONTOVÁNY LYŽE, KTERÉ JIM UMOŽŇOVALY VZLÉSTAT ZE ZASNĚŽENÝCH POLNÍCH LETIŠŤ.



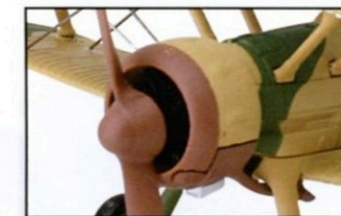
**MODEL GLOSTER GLADIATOR Mk. I  
MĚŘÍTKO 1 : 72**

Model představuje Gloster Gladiator Mk. I (č. L8009) v pouštní kamufláži. Pilotem této stíhačky byl poručík Peter Guy Wykeham-Byrnes z 80. perutě RAF dislokované v červenci 1940 na základně Sídí Barrání v Egyptě.



**VÝZBROJ:**  
VĚTŠINA STROJŮ  
BYLA VYZBROJENA  
ČTYŘMI KULOMETY  
BROWNING RÁŽE  
7,7 MM A VZHLEDEM  
K RELATIVNĚ MALÉ

PALEBNÉ SÍLE SE K DOSAŽENÍ ÚSPĚŠNÉHO SEŠTRĚLU MUSEL PILOT DOSTAT CO NEJBLIŽE K NEPŘÁTELSKÉMU STROJI.



**MOTOR:** HLAVNÍ ZMĚNOU OPROTI VERZI GLOSTER GLADIATOR Mk. I BYLO POUŽITÍ MOTORU MERCURY VIII A O VÝKONU 619 kW (830 HP) A TŘÍLISTÉ VRTULE FAIREY-REED.



**GLOSTER GLADIATOR Mk. II (č. GL-256) z 2. letky 26. perutě 2. leteckého pluku finského letectva (2. Lentue / Lentolaivue 26 / Lentorykmentti 2), letiště Ruokolahti, únor 1940.** Rotný Antti Ilmari Joensuu dosáhl v únoru 1940 na tomto stroji čtyř vzdušných vítězství a další sestřel se mu podařil v srpnu 1941 na letadle Fiat G.50.

## TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU GLOSTER GLADIATOR Mk. I | Mk. II | SEA GLADIATOR

**Typ:** jednomístná záchytná pozemní stíhačka a palubní stíhačka, dvouplošník celokovové konstrukce s částečně plátěným potahem a pevným podvozkem.

**Motor:** hvězdicový vzduchem chlazený devítiválec Bristol Mercury IX o max. výkonu 626 kW (840 HP) při 2 750 ot/min | Mercury VIII A nebo VIIIAS o max. výkonu 619 kW (830 HP) při 2 650 ot/min.

**Výkony:** maximální rychlost nad mořskou hladinou – 338 km/h | 346 km/h | 338 km/h, maximální rychlost ve výšce 4 420 m – 407,2 km/h | 413,6 km/h | 397,5 km/h; stoupavost do výšky 3 048 m – 7 min 40 s | 4 min 30 s | 4 min 42 s, dostup – 9 997 m | 10 211 m | 9 845 m; dolet – 689 km | 714,5 km | 783 km.

**Hmotnost:** prázdného letadla – 1 459 kg | 1 562 kg | 1 692 kg, vzletová – 2 084 kg | 2 160 kg | 2 277 kg.

**Rozměry:** rozpětí 9 830 mm; délka 8 360 mm; výška 3 580 mm | 3 530 mm | 3 230 m; nosná plocha 30,01 m<sup>2</sup>.

**Výzbroj:** čtyři kulomety Browning (prvních 23 kusů Vickers a Lewis) ráže 7,7 mm (2× 600 nábojů trupové a 2× 400 nábojů podkřídelní kulomety).



GLOSTER GLADIATOR Mk. I z 33. PERUTĚ (No. 33 SQUADRON RAF) BOJUJÍCÍ V LÉTĚ 1940 S ITALSKÝM LETECTVEM (REGIA AERONAUTICA) NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ. STÍHAČKA MÁ NA VSTUPU VZDUCHU DO MOTORU INSTALOVANÝ POUŠTNÍ FILTR VOKES.

► GLOSTER GLADIATOR Mk. I (č. 114) LOTYŠSKÉHO VOJENSKÉHO LETECTVA (KARA AVIACIJA). STÍHAČKY DODANÉ OD SRPNA DO LISTOPADU 1937 PŘEVZAL PO OKUPACI LOTYŠSKA DO SVĚ VÝZBROJE SOVĚTSKÝ SVAZ. JEDEN KUS UKOŘISTILA NĚMECKÁ LUFTWAFFE PO OBSAZENÍ LOTYŠSKA A TENTO STROJ SLOUŽIL U DOPLŇOVACÍ SKUPINY ERGGr(s)1 KE KURÝRNÍM LETŮM AŽ DO ROKU 1943.

PÁTÝ SÉRIOVÝ GLOSTER GLADIATOR Mk. I (č. K6131) V LETU.



Mk. I bylo vyrobeno ještě 221 letadel Gauntlet Mk. II, která se však lišila pouze nevelkými konstrukčními změnami.

## PROTOTYP GLADIATORU

Gloster Gauntlet nesplňoval podmínky specifikace F.7/30, proto byl považován za provizorní prostředek na záchranu situace. Technické podmínky zmíněného dokumentu byly nadále závazné a ministerstvo letectví očekávalo další projekty. Největší technickou komplikací byl požadavek na použití dvanáctiválcového řadového motoru Rolls-Royce Goshawk s tzv. parním chlazením. Byl to systém vyžadující značně velké chladičské plochy, jež byly v bojových podmínkách extrémně ohroženy poškozením. Jak se později ukázalo, tento systém se v praxi neosvědčil a ani samotný motor nebyl příliš zdařilý.

Podmínkám specifikace se snažilo vyhovět osm firem, které poslaly 12 projektů. Polovina z nich byly dvouplošníky, druhá polovina projektů byly jednoplošníky. Ministerstvo objednalo prototypy u tří firem. Ostatní účastníci konkursu hodlali z vlastní iniciativy postavit šest vlastních prototypů. Nakonec byly dokončeny čtyři dvouplošníky a dva jednoplošníky. Jako první vzlétl 19. února 1934 dolnoplošník Supermarine Type 224. Druhý dolnoplošník Bristol Type 133 byl zalétán 8. června 1934 a jako jediný z nabízených letadel měl zatahovací podvozek. První z dvouplošníků odstartoval 23. března. Byl to Westland F.7/30 s krytou kabinou a motorem v těžišti draku. Následovaly další stroje – Bristol Type 123 zalétaný 12. června, Hawker P.V.3 zalétaný 15. června a Blackburn F.3 zalétaný 20. července. Na posledním z těchto letadel bylo horní křídlo umístěno ve střední části trupu a spodní křídlo bylo podvěšeno pod trupem. Podmínkám specifikace nevyhověl Bristol Type 133, který byl poháněn hvězdicovým motorem Bristol Mercury. Následně se však ukázalo, že ani jeden z představených projektů nesplňoval požadavky ministerstva letectví, a to z důvodů atypických řešení, konstrukčních nedostatků, anebo slabých výkonů.

Ve firmě Gloster si uvědomovali, že letadla vyrobená na objednávku ministerstva nebudou vyhovovat stanoveným nárokům, proto se rozhodli využít postavení dosaženého po objednávce na typ Gauntlet. Konstrukčerský tým vedený Henrym Philipem Follandem se rozhodl pro radikální modernizaci vyráběného letadla založenou na vylepšení aerodynamiky, ale prozatím bez zvyšování výkonu pohonné jednotky. V projektu, který

dostal označení SS.37, byl snížením počtu vzpěr ze čtyř párů na dva vylehčen prostor mezi nosnými plochami. Současně bylo zkráceno rozpětí, ale zachován podobný tvar i profil křídel. Firma Dowty navrhla nový podvozek s jednoduchými samonosnými nohami a systémem odpružení ukrytým v trupu. Firma Dunlop zase vyvinula nové ráfky, pneumatiky a brzdy. Byly upraveny profily a kování vzpěr a soustava zpevňujících lanek, k zesílení konstrukce byly použity ocelové komponenty. Byl také změněn tvar chladiče oleje. Perspektivně měla první verze letadla dostat motor Bristol Mercury M.E. 30 o výkonu 604 kW (810 HP), druhá verze pak M.E. 35. Kvůli splnění podmínek specifikace se podnikoví ředitelé Hugh Burroughes a Frank McKenna v únoru 1934 rozhodli přidat pod spodní křídlo dva kulometry v aerodynamických krytech. Ke zrychlení prací na stavbě prototypu byly použity trup a kormidla letadla Gauntlet. Konstrukce trupu byla zesílena zvýšením počtu podélníků a za kabinu byla přidána proudnicová nástavba. Kostra nového letadla byla dokončena v srpnu a čekala na potažení plátnem. Smlouva



na stavbu modelu SS.37 měla číslo 395996/35. Prototyp byl dokončen na začátku září a první let podnikl 12. téhož měsíce. Poněvadž motor Mercury M.E. 30 nebyl včas připraven, byl do SS.37 namontován motor Mercury IV o výkonu 362 kW (485 HP). Tentokrát byl zkušebním pilotem Philip E. Gerry Sayer, který nahradil Howarda Johna Thomase Santa. Změna byla způsobena převzetím podniku firmou Hawker v srpnu 1934. Letadlo s relativně slabým motorem dosáhlo ve výšce 3048 m maximální rychlosti 380 km/h. Během testů bylo jeho označení změněno na G.37. V listopadu do něj byl instalován již pro první verzi plánovaný motor Mercury VIS o výkonu 451 kW (605 HP), ale i po výměně pohonné jednotky dosáhlo plně vyzbrojené letadlo ve výšce 3505 m rychlosti 389 km/h, tedy o 13 km/h méně, než požadovala ministerská specifikace. Stroj byl testován rovněž v leteckém zkušebním středisku (A&AEE – Aeroplane and Armament Experimental Establishment) v Martlesham Heath, kde byly 3. dubna 1935 zahájeny vojenské zkoušky, při nichž letadlo dostalo vojenské výsostné znaky a evidenční číslo K5200. V červnu byl do K5200 namontován motor Mercury IX o výkonu 626 kW (840 HP), s nímž se letadlu podařilo ve výšce 4267 m dosáhnout maximální rychlosti 407 km/h. Ministerstvo akceptovalo úspěšné zkoušky a k získání úřední akreditace nového typu vy-

pracovalo specifikaci F.14/35, která plně odpovídala charakteristikám G.37. Současně dohodlo podmínky smlouvy na dodání série 23 kusů a 1. července přidělilo letadlu oficiální název Gladiator.

Zkoušky byly ukončeny na začátku července 1935 a hned 4. července byla nová stíhačka představena na letecké výstavě v Hendonu. V září byla dřevěná dvoulistá vrtule Watts nahrazena kovovou třílistou vrtulí Fairey-Reed. Z fotografií vyplývá, že byl rovněž prodloužen kryt motoru. Dne 25. října se při přistání zlomil podélník, na němž byla připevněna noha podvozku; oprava trvala tři týdny. V průběhu dalších zkoušek upadl kužel vrtulové hřídele a poškodil jeden z listů. Letadlo s kovovou vrtulí bylo o 8 km/h rychlejší, ale též o 31 kg těžší, proto se délka jeho vzletu prodloužila o 50 m.

Ve spolupráci s firmou Hawker byl na začátku roku 1936 prototyp adaptován coby vzor pro sériovou výrobu. Především dostal kryt pilotní kabiny, což vyžadovalo vyšší větrný štítek a zesílení kostry zadní části trupu. Kryt kokpitu byl odsouvaný dozadu klikou s řetězovým převodem. Dále byla zpevněna konstrukce svislé ocasní plochy, vyměněno ostruhové kolečko a disky podvozkových kol.

Prototyp byl testován do března 1937 a hned v následujícím měsíci byl odevzdán zpátky firmě Bristol. Do mateřského podniku se vrátil 20. dubna 1937. Právě tento exemplář byl 17. dubna 1939 předán leteckému výzkumnému středisku (RAE – Royal Aircraft Establishment) v Hurnu, odkud byl 27. března 1941 poslán k letce „C“ 24. peruté RAF. Znovu do Hurnu, ale tentokrát k letecké spojovací jednotce (TFU – Telecommunications Flying Unit), se vrátil 27. října 1941. Službu ukončil 12. listopadu 1942 po odlétání 473 hodin.

## GLOSTER GLADIATOR Mk. I

Dříve než byly dokončeny zkoušky třílisté vrtule, bylo rozhodnuto, že sériová letadla dostanou dřevěné dvoulisté vrtule o průměru 3,3 m. Modifikována byla rovněž výzbroj. Prototyp nesl dva kulometry Vickers Mk. III po stranách trupu a dva kulometry Lewis s bubnovými zásobníky na 93 nábojů pod spodním křídlem, všechny ráže 7,7 mm. I když měly být původně použity kulometry Browning (Colt), byly do trupů sériových letadel instalovány dva kulometry Vickers Mk. V, které měly o 15 % pomalejší kadenci, byly však mnohem spolehlivější. Pod spodní křídla byly instalovány dva kulometry Vickers „K“ s pásem na 100 nábojů, což umožnilo zmenšit kryty zbraní. V praxi byly až do 70. exempláře montovány pod křídla jak kulometry Lewis (60 letadel), tak Vickers (10 letadel) – podle dodávané výzbroje. Podle prvotních plánů byl použit motor Bristol Mercury IX, kvůli němuž bylo třeba vyměnit výfukové potrubí.

První série 23 kusů s čísly K6129–K6151 byla vyrobena v zimě 1937. První z letadel bylo expedováno 16. února a poslední 4. března. Jelikož politická situace ve světě (italský útok na Habeš a eskalace němec-

kého zbrojení) dávala tušit, že se schyluje k válce, byl uzavřen další kontrakt na 180 letadel. Ta obdržela čísla K7892–K8055 a L7608–L7623 a byla dodána v roce 1937. Od 71. sériového exempláře byl v každém stroji používán jen jeden typ kulometů, nejprve Vickers Mk. V, následně Browning. Také 47 kusů z druhé zakázky bylo přezbrojeno na jediný typ kulometů. Navíc byla v roce 1937 vyrobena doplňková série 28 kusů s čísly L8005–L8032. Celkem bylo pro RAF vyrobeno 23 letadel první série a 208 strojů druhé série.

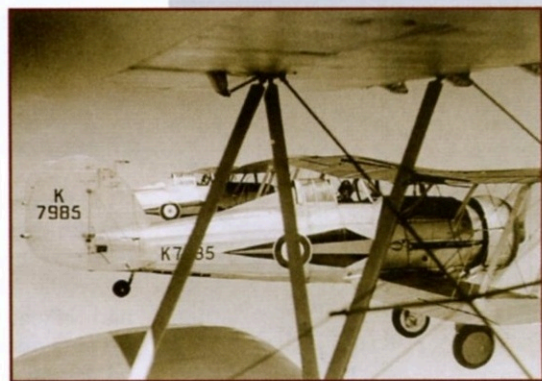
Gladiator vzbudil zájem rovněž v zahraničí. Lotyšsko si objednalo 26 letadel, jež financovala státní loterie. Byla dodána od srpna do listopadu 1937. V květnu 1937 podala objednávku na 14 letadel také Litva. V červnu si 22 letadel objednala Belgie, šest letadel Norsko a 37 letadel s motorem Mercury VIS.2 o výkonu 451 kW (605 HP) pod označením J8 Švédsko (J znamená Jaktplan, tedy stíhačka). Objednávka na 36 kusů přišla v říjnu 1937 z Číny a byla realizována v následujícím roce. V témže roce obdrželo Irsko čtyři exempláře s čísly 23–26. V roce 1938 koupil bohatý řecký podnikatel M. Zarparkis Homogenos za 9 200 liber šterlinků dvě letadla pro vzdušné síly své vlasti a v roce 1941 dodalo RAF ohroženému Řecku ještě další gladiatory – 17 kusů verze Mk. I a šest kusů verze Mk. II. Irák obdržel z britských zásob devět strojů a Egypt 18 strojů adaptovaných na standard Mk. II. Letectvo Svobodných Francouzů používalo jeden exemplář verze Mk. I s číslem K7939. Celkem bylo na export vyrobeno 147 gladiatorů Mk. I.

## GLOSTER GLADIATOR Mk. II A SEA GLADIATOR

Během závěrečné fáze výroby verze Mk. I vypracovalo ministerstvo letectví specifikaci F.36/37, podle níž měla být vyráběna verze Mk. II, s jejímž nasazením se počítalo především na Blízkém východě. Ačkoliv se era dvouplošníků chýlila ke konci, v tamním regionu výkony gladiatorů plně vystačily k plnění předpokládaných úkolů. Hotová letadla měla být podle plánu poslána k opravárenské jednotce No 27 Maintenance Unit na základně RAF v Shawbury, která je měla upravovat k provozu v tropech. Stěžejní změnou bylo použití motoru Bristol Mercury VIIIA o výkonu 619 kW (830 HP) s reduktorem s převodem 0,572 a třílistou vrtulí Fairey-Reed o průměru 3,2 m. Pro případ války mělo součástky tohoto motoru vyrábět množství



LETADLA GLOSTER GLADIATOR Mk. II A JEJICH PILOTI Z 615. PERUTÉ (No. 615 SQUADRON RAF – COUNTY OF SURREY) SLOUŽÍCÍ U LETECKÉ SLOŽKY BRITSKÝCH EXPEDIČNÍCH SIL VE FRANCII NA PŘELOMU LET 1939 A 1940.



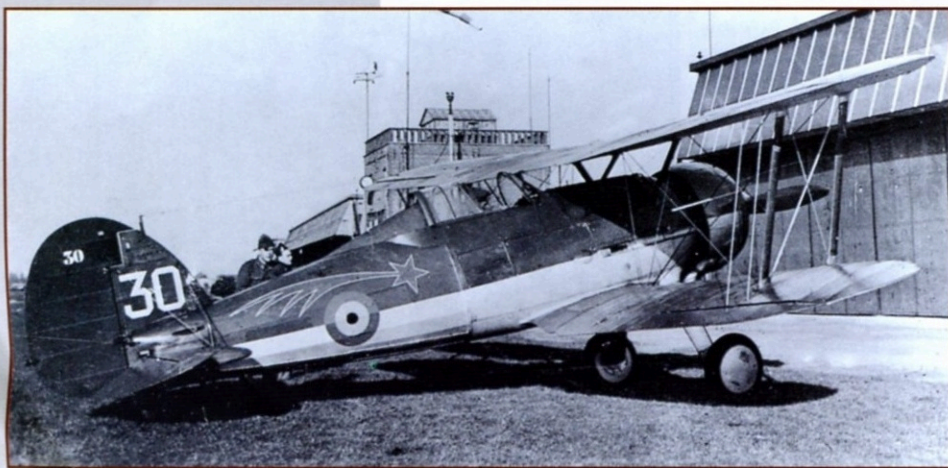
STÍHAČKY GLOSTER GLADIATOR Mk. I z BRITSKÉ 73. PERUTÉ, KTERÁ BYLA VYZBROJENA STROJI TOHOTO TYPU OD BŘEZNA 1937 DO ČERVENCE 1938.



START STÍHAČEK GLOSTER GLADIATOR Mk. I z 33. PERUTĚ RAF NA LETECKÉ ZÁKLADNĚ ISMÁILÍA V EGYPTE, LÉTO 1938.

► GLOSTER GLADIATOR Mk. II z 263. PERUTĚ RAF MASKOVANÝ NA POLNÍM LETIŠTI BĚHEM BOJŮ V NORSKU V LÉTĚ 1940. VŠECHNY STROJE, JEŽ TYTO BOJE PŘETRVALY, BYLY ZTRACENY PŘI POTOPENÍ LETADLOVÉ LODĚ HMS GLORIOUS BĚHEM EVAKUACE Z NORSKA.

GLOSTER GLADIATOR Mk. I BĚLGICKÉHO VOJENSKÉHO LETECTVA (AVIATION MILITAIRE BELGE), KTERÉ V DOBĚ NĚMECKÉHO ÚTOKU NA BELGII V KVĚTNU 1940 DISPOŇovalo 15 PROVOZUSCHOPNÝMI LETADLY TOHOTO TYPU Z 22 KUSŮ DODANÝCH V ROCE 1937.



subdodavatelů v malých továrnách. Jeho pozdější varianta dostala označení Mercury VIIIAS. Tento motor byl vybaven karburátorem firmy H. M. Hobson Components Ltd. s poloautomatickým řízením směšovacího poměru a výkonu, které zajišťovalo optimální spotřebu pohonných hmot. Motor Mercury VIIIAS měl také manuální systém syčení zvyšující krátkodobě výkon o 7,46 kW (10 HP).

S ohledem na plánované úpravy bylo otestováno několik exemplářů verze Mk. I. Na letadle č. K7922 byla v květnu 1937 testována jak dřevěná, tak kovová vrtule. Zkoušky probíhaly na leteckých základnách Filton, Brockworth a Martlesham Heath, načež byl stroj odeslán do podniku Fairey. Na č. K7964 byl od června do listopadu 1937 testován nový reduktor otáček vrtule s převodem 0,572. Na č. K7919 byla upravena přístrojová deska, na níž byly přidány směrový gyrokompas Sperry, umělý horizont Reid, sklonoměr a zatačkoměr Sigris, rychloměr Smith, výškoměr Kollsman a variometr Hughes. Všechna letadla posílaná na Blízký východ byla vybavena filtrem Vokes bránícím vniknutí písku do sání motoru, poloautomatickým ovládním příjmutí karburátoru, elektrickým startérem a pokročilejším přístrojovým vybavením. V trupu bylo umístěno pouzdro s výbavou pro přežití v poušti. Podle specifikace F.36/37 bylo v roce 1938 objednáno 50 letadel s čísly N2265–N2314.

V té době se již o Gloster Gladiator zajímala Admirality, poněvadž stíhačky na letadlových lodích musely být co nejdříve vyměněny za modernější techniku. Podle požadavků námořního letectva byly stroje N2265–N2302 konvertovány na námořní verzi, která dostala název Sea Gladiator Interim (provizorní). V těchto letadlech byla zesílena kostra spodní části trupu, kde byl upevněn hák k přistávání na palubě. Rychloměr byl kalibrován v uzlech a letouny dostaly radiostanice T.R.9. Všechny stroje námořní verze byly vyrobeny v roce 1938.

Podle téže specifikace byla podána další objednávka na 300 letadel s motory Mercury VIIIAS a VIIIAS v číselných řadách N5500–N5549, N5565–N5594, N5620–N5649, N5680–N5729, N5750–N5789, N5810–N5859 a N5875–N5889. Prvních 60 strojů s čísly N5500–N5549 a N5565–N5574 bylo modifikováno na plný standard námořní verze Sea Gladiator. Vedle přistávacího háku dostaly rovněž úchyty na kaputl a do spodní části trupu byl zabudován kontejner s nafukovacím záchranným člunem. Objedávka na tuto výrobní partii byla realizována v letech 1938 a 1939. Výkony verze Mk. II se oproti Mk. I nepatrně zlepšily, výkony námořních letadel byly na úrovni strojů verze Mk. I. Celkem bylo vyrobeno 270 exemplářů verze Mk. II a 98 exemplářů námořní verze.

Také letadla verze Mk. II byla určena na export. Pro Švédsko bylo vyrobeno 18 nových strojů J8A s motory Mercury VIIIAS.3. Byly to jediné exempláře vyrobené na objednávku ze zahraničí, ostatní stroje pocházely ze zásob ministerstva letectví. V roce 1939 si 15 nových letadel objednalo Portugalsko a šest letadel Nor-



ska. V prosinci 1939 a lednu 1940 obdrželo 30 letadel válčící Finsko. Jak již bylo uvedeno výše, šest strojů Mk. II ze zásob RAF doplnilo v letech 1940 a 1941 první dodávku verze Mk. I do Řecka. Podobně bylo z rezerv RAF v roce 1941 předáno egyptskému letectvu 27 kusů, z nichž většina se později vrátila původnímu uživateli. Letectvo Jihoafrické republiky obdrželo 18. dubna 1941 v Egyptě 11 letadel. Vzdušným silám Iráku dodali Britové 1. března 1944 pět strojů, které zůstaly ve službě až do roku 1949. Australské letectvo používalo v Egyptě 36 gladiatorů.

Letectvo Sovětského svazu ukořistilo po obsazení Litvy a Lotyšska 36 letadel Gloster Gladiator, ale nikdy je nepoužilo. Naopak Luftwaffe používala několik strojů ukořistěných Sovětům.

V září 1937 bylo ve výzbroji osmi perutí 108 gladiatorů, v září 1938 disponovalo celkem 102 gladiatory také osm perutí. V době vypuknutí války se počet perutí nezvýšil, avšak počet letadel vzrostl na 114 kusů. Po září bylo gladiatory vyzbrojeno šest dalších perutí a poslední z nich je používala ještě v roce 1942. Letadla Gloster Gladiator a Gloster Sea Gladiator byla v roce 1940 bojově nasazena ve Francii, Belgii a Norsku. Následně sloužila na Blízkém východě a v Africe a významná je i jejich úloha při obraně Malty.