

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
NORTH AMERICAN F-100C
SUPER SABRE

32



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1563-7



9 788325 212308

3 2

VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TÉTO 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:

GRUMMAN F6F HELLCAT	PANAVIA TORNADO GR.4
GRUMMAN F-14 TOMCAT	EUROFIGHTER TYPHOON F.2
SUCHOJ SU-27 FLANKER	JAKOVLEV JAK-3
CURTISS P-40 WARHAWK	LOCKHEED F-22 RAPTOR



V příštím čísle
GRUMMAN F6F
HELLCAT

Vydavatel:

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

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

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

Zákaznický servis v ČR a objednávky starších čísel:

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 Bronclik
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: 978-83-252-1563-7
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.



Poříd'te si celou úžasnou sbírku kovových modelů!

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

POZOR: MODELY JSOU VYROBENY VE DVOU MĚŘÍCÍCH:
1 : 72 (MENŠÍ LETADLA) A 1 : 100 (VĚTŠÍ LETADLA).

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

F-100 SUPER SABRE

LETOUN F-100 SUPER SABRE BYL PRVNÍM SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝM BOJOVÝM LETADLEM AMERICKÉHO LETECTVA, KTERÉ PŘI HORIZONTÁLNÍM LETU DOKÁZALO LÉTAT NADZVUKOVOU RYCHLOSTÍ (CELOSVĚTOVĚ PRVNÍM BYL SOVĚTSKÝ MiG-19). STAL SE ROVNĚŽ PRVNÍM PŘEDSTAVITELEM SÉRIE STÍHAČEK NOVÉ GENERACE S ČÍSLY VYŠŠÍMI NEŽ 100, A TAK SI VYSLOŽIL PŘEZDÍVKU HUN (ZKRATKA HUNDRED ČILI STOVKA).

Zpočátku byla plánována pouze výroba zdokonalené verze letadla F-86 Sabre (šavle). Práce na jeho modernizaci se rozběhly v podniku NAA (North American Aviation) 3. února 1949. Pro překročení magické hranice 1 Ma, tedy 1193,26 km/h (typ F-86 dosahoval rychlosti 0,95 Ma – 1133,59 km/h) měl být použit nový motor o značně vyšším tahu, radikálně přestavovaný trup a zvětšen sklon šípů křídel. Všechny varianty navrhovaných změn však směřovaly k vývoji zcela nového stroje. Celý projekt byl přitom soukromou iniciativou firmy NAA, poněvadž letectvo Spojených států nejevilo zájem o novou techniku, považovalo F-86 za velmi dobré letadlo a nevěnovalo velkou pozornost nově se objevivší sovětské stíhačce MiG-15. Tento laxní postoj se diametrálně změnil po 25. červnu 1950, kdy komunistická Severní Korea zaútočila na svého jižního souseda. V listopadu 1950 zažili Američané obrovský šok, když se na bojišti objevil sovětský MiG-15, který byl lepší než všechny jejich stíhačky nasazené v korejském konfliktu. V následujícím měsíci poslali na frontu 4. stíhací skupinu (4th Fighter Group) vyzbrojenou letadly F-86A, avšak ani s nimi nedosáhli vzdušné převahy. Letadla obou válečných stran měla podobné charakteristiky, jenže komunisté měli navíc početní převahu. Bylo třeba počítat s možností, že Sověti vyvíjejí ještě pokročilejší stroj, a proto získal program stavby nových stíhaček ve Spojených státech nejvyšší prioritou.

SABRE 45

Za změněné situace se dříve zahájený projekt NAA ukázal být neobyčejně užitečný, protože se v jeho rámci delší dobu zkoušela nová technická řešení. Již 14. září 1949 byly v aerodynamickém tunelu zahájeny testy modifikovaného letounu Advanced F-86D (č. 50-577). Je třeba dodat, že v tom čase byla verze F-86D v konečné fázi stavby prototypu a ke konverzi byly bezpochyby použity části připravené pro zkušební exemplář. Letadlo pod označením Sabre 45 mělo úhel šípů křídel zvětšen z 35° na 45°. Podobně tomu bylo s vodorovnými ocasními plochami, jež byly navíc přemístěny pod zadní část trupu. Díky použití motoru General Electric J47-GE-17 mělo být při horizontálním letu dosaženo rychlosti 1,03 Ma (1 229,03 km/h). Nasávací otvor vzduchu do motoru měl okrouhlý tvar podle vzoru F-86. V lednu 1951 přišla firma NAA s vý-



konnou denní stíhačkou Advanced F-86E, která se podobala F-86D, ale měla užší trup a v nasávacím otvoru v její předí chyběl radom.

Další navrhovaný letoun spojoval v sobě některé prvky z Advanced F-86D a Advanced F-86E s novým motorem Pratt & Whitney JT3C. Trup byl mnohem vyšší, aby do něj bylo možno umístit nový motor. Kabina byla snížena a před letadla skloněna pro zlepšení výhledu. Nosné plochy byly zvednuty téměř do jedné třetiny boků trupu, ale vodorovné ocasní plochy byly ponechány na spodní straně trupu.

Projekt k sériové výrobě připravené stíhačky Sabre 45 byl zástupcům USAF představen již 25. srpna 1950, byl však odmítnut. Svolení k jeho realizaci obdržela firma NAA teprve 19. ledna 1951, ovšem na vlastní náklady. Projekt Sabre 45 v té chvíli obdržel oficiální tovární označení NA-180. Souhlas ke stavbě dvou prototypů byl udělen 15. května 1951, avšak smlouva č. AF33(600)-6545 na jejich výrobu byla podepsána teprve 1. listopadu. Pro NAA byla nicméně natolik výhodná, že firma byla ochotna krýt veškeré náklady na vývoj, na stavbu prototypů a do budoucna rovněž na produkci 94 sériových letadel. Již osm dnů po uzavření kontraktu byla představena maketa letadla, kterou zástupci USAF okamžitě schválili, a 7. prosince 1951 dostal projekt nové označení F-100.

YF-100A

V porovnání s modelem Sabre 45 byla na prototypu s továrním označením NA-180 prodloužena předí trupu a nasávací otvor vzduchu dostal oválný tvar. Nad ním

ČTVERICE LETADEL F-100C
 LETECKÉ AKROBATICKE SKUPINY
 „SKYBLAZERS“ PŘI VYSTOUPENÍ
 V ROCE 1957.



PRVNÍ PROTOTYP YF-100A ČÍSLO
 52-5754 BĚHEM LETU NAD JIŽNÍ
 KALIFORNÍ.

NORTH AMERICAN F-100 SUPER SABRE

LETOUN F-100 SUPER SABRE SE ZAPSAL DO HISTORIE VZDUŠNÝCH SIL SPOJENÝCH STÁTŮ JAKO PRVNÍ PROUDOVÉ LETADLO, JEŽ BYLO V HORIZONTÁLNÍM LETU SCHOPNO LETĚT NADZVUKOVOU RYCHLOSTÍ. TŘEBAŽE BYL PROJEKTOVÁN JAKO STÍHAČKA, PATRNĚ NEJVĚTŠÍCH ÚSPĚCHŮ DOSÁHL PŘI VZDUŠNÉ PODPOŘE POZEMNÍCH VOJSK. ÚSPĚŠNĚ OPEROVAL VE VIETNAMU AŽ DO DOBY SVÉHO NAHRAZENÍ MODERNĚJŠÍM TYPEM A-7 CORSAIR. NAVZDORY POČÁTEČNÍM PROBLÉMŮM A NĚKOLIKA TRAGICKÝM NEHODÁM SE NAKONEC OSVĚDČIL JAKO EFEKTIVNÍ A BEZPEČNÝ STROJ OBLÍBENÝ POSÁDKAMI I POZEMNÍ OBSLUHOU. KROMĚ LETECTVA SPOJENÝCH STÁTŮ SLOUŽIL ROVNĚŽ V DÁNSKU, FRANCII, NA TCHAJ-WANU A V TURECKU.



NORTH AMERICAN F-100D-75-NA SUPER SABRE (sériové číslo 56-3184). V průběhu války ve Vietnamu sloužil tento stroj u 416. taktické stíhací perutě 37. taktického stíhacího křídla (416th Tactical Fighter Squadron / 37th Tactical Fighter Wing) operující ze základny Phu Cat.



MODEL NORTH AMERICAN F-100C SUPER SABRE
MĚŘÍTKO 1 : 100

Model představuje stíhačku F-100C-25-NA Super Sabre (sériové číslo 54-2076) ze 479. taktického stíhacího křídla (479th Tactical Fighter Wing), s níž létal velitel této jednotky plukovník George „Ravin“ Laven Jr. Letadlo následně sloužilo u Letecké národní gardy státu Nové Mexiko a poté bylo prodáno do Turecka, kde létalo do začátku osmdesátých let dvacátého století.

VOJENSKÁ
LETADLA

MOTOR: K pohonu verze F-100C sloužil jednoproudový motor Pratt & Whitney J57-P-21 o provozním tahu 45,4 kN a tahu 71,2 kN s přídavným spalováním, který letadlu umožňoval vyvinout maximální rychlost 1 487 km/h ve výšce 10 600 m.

VÝZBROJ: Pevnou výzbroj letadla tvořily čtyři revolverové kanóny Pontiac M39A1. Verze nasazované

k útokům na pozemní cíle bývaly vyzbrojeny rovněž bombami, neřízenými raketami a nádržemi s napalmem. Letoun mohl nést i atomovou bombu.



TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU NORTH AMERICAN F-100C SUPER SABRE

Typ: jednomístná nadzvuková stíhačka a stíhací bombardér, středoplošník celokovové konstrukce se zatahovatelným podvozkem.

Motor: dvourotorový jednoproudový motor se sedmnáctistupňovým axiálním kompresorem a přídavným spalováním Pratt & Whitney J57-P-21 o provozním tahu 45,4 kN a tahu s forsází 71,2 kN.

Výkony: maximální rychlost ve výšce 10 600 m – 1 487 km/h, cestovní rychlost 954 km/h; počáteční stoupavost 109,7 m/s; dostup 14 966 m; maximální dolet 3 144 km; operační dolet 921 km.

Hmotnost: prázdného letadla 8 741 kg, vzletová 12 513 kg, maximální bojová 14 794 kg.

Rozměry: rozpětí 11,61 m, délka 14,33 m, výška 4,72 m, nosná plocha 36,76 m².

Výzbroj: 4× revolverový kanon Pontiac M39A1 ráže 20 mm (4× 200 nábojů), šest podkřídelních závěsníků s celkovou nosností 2 268 kg.



F-100D z 352. Taktické stíhací perutě „Yellow Jackets“ 35. taktického stíhacího křídla (352D Tactical Fighter Squadron / 35th Tactical Fighter Wing) při údržbě na základně Phan Rang v Jižním Vietnamu, září 1969.

F-100F ze 111. stíhací perutě Tureckých vzdušných sil (111. Filo / Türk Hava Kuvvetleri) se připravuje ke startu ze základny Eskişehir v západním Turecku, červen 1971. Stíhačka má stejnou kamufláž jako americké stroje používané v jihovýchodní Asii – tmavé zelené, světle zelené a pískové žluté skvrny na horních plochách a světle šedé spodní plochy.



byla upevněna zkušební sonda a pod ní Pitotova trubice. Odvzdušňovací ventil palivových nádrží byl umístěn na vrchol svislého stabilizátoru. Nové nosné plochy neměly klapy, ale jen letky a sloty. Byla zavedena desková výšková kormidla. Použitý motor XJ57-P-1 měl letadlu zajistit rychlost 1,03 Ma (1 229 km/h) ve výšce 10 668 m. Pět interních nádrží mělo objem 2 866 l a podvěšené přídavné nádrže 2 082 l pohonných hmot. Výzbroj tvořily čtyři kanony Pontiac T-160 ráže 20 mm, které byly v sériové výrobě označeny M39. Stroji F-100 měl být první leteckou konstrukcí, na niž měl být v větším měřítku použit titan.

Americké vojenské letectvo 25. ledna 1952 autorizovalo stavbu dvou prototypů YF-100A a 23 sériových strojů F-100A a 23. dubna 1952 schválilo definitivní podobu prototypů po aplikaci navržených změn. Byl přidán brzdicí padák o průměru 4,9 m a svislý stabilizátor byl snížen ze 4,5 m na 4,2 m, což se později stalo příčinou mnoha havárií, protože se letouny staly náchylné k přepadání do vývrtky.

První prototyp YF-100A (č. 52-5754) byl dokončen 24. dubna 1953 v závodě NAA v kalifornském Inglewoodu a veřejnosti byl představen na mezinárodním letišti v Los Angeles. Poté byl dopraven na Edwardsovu leteckou základnu, kde prošel pojezdovými zkouškami. K prvnímu letu s ním 25. května odstartoval zkušební šéfpilot NAA George Welch. Přestože byl prototyp poháněn relativně slabým motorem J57-P-1 o tahu 37,81 kN bez přídavného spalování, byla již během prvního letu překročena rychlost zvuku. Tento výkon byl ještě téhož dne zopakován.

Od července 1953 byly s prototypem zahájeny vysoké zkoušky, které trvaly do 17. září. Letadlo bylo pozitivně ohodnoceno, bylo však doporučeno zavedení úprav ke zlepšení jeho stability. Plocha svislého stabilizátoru byla zvětšena o 27 % a rozpětí z 11,2 m na 11,8 m. Na tomto exempláři dosáhl 29. října armádní zkušební pilot Frank Kendall Everest oficiálního rychlostního rekordu 1,03 Ma (1 229 km/h). Později sloužil první prototyp k různým letovým testům.

Druhý prototyp YF-100A (č. 52-5755) poháněný stejným motorem byl dokončen na konci září a zalétán 14. října. Tento prototyp byl pro změnu používán k testování výzbroje. Do 1. srpna 1956, kdy byly oba prototypy vyřazeny ze služby, uskutečnily 396 letů.

F-100A SUPER SABRE

První sériový exemplář s továrním označením NA-192 vzletl 29. října 1953. Prvních 70 dokončených letadel mělo svislou ocasní plochu sníženou ze 4,5 m na 4,2 m. Verzi F-100A také poháněl nový motor J57-P-7 o tahu 58,7 kN s přídavným spalováním, díky němuž se již na konci roku 1953 podařilo na sériovém stroji dosáhnout rychlosti 1,345 Ma (1 605 km/h) ve výšce 10 668 m. Objedávka na sériová letadla byla koncem roku 1953 zvýšena na 273 kusů, i když sériová čísla byla rezervována pro 300 kusů. Lety sériových strojů byly zahájeny 1. října 1954, ale již 12. října došlo k první nehodě, při níž byl smrtelně zraněn hlavní testovací pilot NAA George Welch, když se jeho letadlo po překročení rychlosti 1,4 Ma doslova rozpadlo ve vzduchu. Od 10. listopadu byly všechny lety zastaveny. Po analýze příčin katastrofy bylo 21. února 1955 rozhodnuto o návratu vyššího stabilizátoru na letadlo. Tato změna byla zavedena od 71. vyrobeného exempláře a současně byly upraveny i již dodané stroje. Výroba verze A byla ukončena v dubnu 1955 po dokončení pouhých 203 kusů. Zbývajících 70 kusů bylo dokončeno ve standardu verze C.

Na F-100A se uskutečnila také první katalpáz z letadla letící rychleji než zvuk. Došlo k tomu 26. února 1955, kdy po ztrátě kontroly nad řízením musel George Smith opustit svůj stroj při rychlosti 1,05 Ma (1 253 km/h). F-100A drží neslavný rekord. V nehodách během provozu bylo ztraceno okolo 50 těchto letadel, což je asi 25 % všech sériových strojů.

RF-100A SLICK CHICK

V březnu a dubnu 1955 bylo šest exemplářů F-100A z pozdější výrobní série ve firmě NAA modifikováno podle projektu Slick Chick na neozbrojená nadzvuková průzkumná letadla. Byla z nich demontována výzbroj a nahrazena pěti kamerami. K umístění průzkumné aparatury bylo nutno pod přední část trupu instalovat vypouklou nástavbu a na boků na úrovni kabiny dvě menší. Tři z těchto průzkumných strojů byly poslány do Evropy, zbývajících tři na Dálný východ.

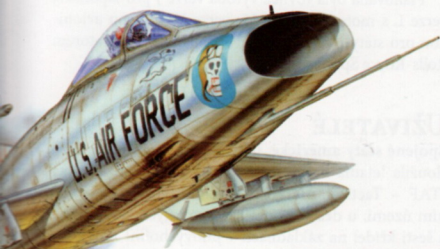
F-100C

V říjnu 1952 byla zkoumána možnost zvýšení hmotnosti bojového nákladu neseného letounem F-100, avšak na letadla verze A bylo možno podvěsit pouze dvě přídavné palivové nádrže. Protože označení F-100B mezitím dostal projekt NNA, který byl realizován v pouhých třech prototypových exemplářích jako F-107, byly v červnu 1953 zahájeny práce na nové verzi F-100C. Mělo jít o stíhací bombardér, jehož zesílená křídla byla opatřena šesti závěsníky umožňujícími nést náklad do hmotnosti až 2 268 kg. Mohly jej tvořit konvenční bomby, neřízené rakety, přídavné nádrže nebo taktická atomová bomba Mark 7. Vzhledem k nové výzbroji bylo nezbytné instalovat systém k bombardování z nízké letové hladiny (LABS – Low Altitude Bombing System) MA-2 a systém řízení palby M-1. Musela být rovněž zesílena konstrukce podvoz-

VOJENSKÁ LETADLA

ku. Nová křídla byla testována na upraveném letadle F-100A (č. 52-5759) od 12. března 1954.

V tomto standardu bylo dokončeno 70 letadel objednaných původně jako F-100A. Obdržela výrobní typové označení NA-214. Na základě smlouvy AF 33(600)-26962 z 24. února 1954 si letectvo objednalo 230 kusů verze F-100C (tovární označení NA-217). Výroba nové verze byla zahájena 25. března 1954, první letadlo bylo dokončeno 19. října, avšak z důvodu Welchovy tragické havárie se první let uskutečnil teprve 17. ledna 1955. Třebaže se hmotnost verze C ve srovnání s verzí A zvýšila o 1 179 kg, byl do prvních 107 letadel namontován ještě starý motor J57-P-7, teprve pozdější exempláře poháněl novější J57-P-21 o tahu 71,2 kN s přidávným spalováním. Do sedmi trupových a dvou křídelních nádrží se vešlo celkem 4361 l pohonných hmot, navíc bylo možno pod nosné



plochy podvěsit dvě přídavné nádrže, které zásobu paliva zvyšovaly na 4921 l. Část letadel mohla pod křídly nést nádrže o objemu 1 268 l (k nadzvukovým letům) nebo 1 703 l. Navíc již existovala možnost tankování za letu, ačkoliv ve všechny stroje byly k této operaci adaptovány. Zařízení k tankování za letu umístěné pod pravým křídlem bylo nejdříve rovné, později ohnuté nahoru. V roce 1961 byl dosavadní radar APG-30 nahrazen modernějším ASC-17.

Objednávka na verzi C byla 27. května 1954 zvýšena na 564 kusů, ale již 27. září opět snížena na 340 kusů, přičemž zbývající exempláře měly být dokončeny ve verzi F-100D.

První stroj F-100C byl zařazen do služby v červenci 1955. Letadlo této verze stanovilo nový rychlostní rekord, když 20. srpna 1955 dosáhlo na tříkilometrovém úseku rychlosti 1323,1 km/h. Jiný exemplář F-100C urazil 13. května 1957 vzdálenost 10 798 km z Londýna do Los Angeles s několika tankováními za letu v čase 14 hod 4 min.

Celkem bylo do dubna 1956 vyrobeno 476 strojů verze C, z toho 451 kusů v Inglewoodu a 25 kusů (série 10-NH, tovární označení NA-222) v Columbusu.

Letecká akrobatická skupina „Thunderbirds“ reprezentující USAF vyměnila na začátku roku 1956 svoje dosavadní letadla za typ F-100C a poprvé s novými stroji vystoupila 19. května. K těmto účelům byla z letadel odstraněna výzbroj a namísto ní instalovány barevné dýmovnice. Během vystoupení skupiny na Dálném východě v roce 1959 byla verze C přechodně nahrazena verzí D, ale jinak byla při všech představeních v Spojených státech až do roku 1969 používána verze C s krátkou přestávkou v roce 1964, kdy skupina létala na stro-



jích Republic F-105. Po nehodě, k níž došlo na jednom z vystoupení, se opět vrátila na F-100C. V Evropě působila podobná akrobatická skupina „Skyblazers“, která na stroji F-100C létala v letech 1956–1961.

TF-100C

V listopadu 1955 se zrodil plán na výrobu dvoumístné cvičné verze. Zároveň mělo jít o plnohodnotné bojové letadlo schopné nést atomovou bombu. V létě 1956 byl podle tohoto návrhu adaptován jeden exemplář verze F-100C. Kvůli přidání druhé kabiny pro pilotního instruktora byl trup letadla prodloužen o 0,89 m. V této podobě byl stroj zalétán 3. srpna 1956. Později se stal prototypem verze F-100F.

F-100D

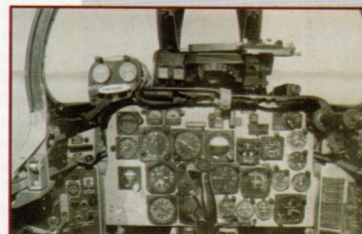
Nejrozšířenější verze, vyráběná pod několika továrními označeními (NA-223, NA-225, NA-235, NA-245), byla stíhacím bombardérem s inovacemi zlepšujícími jeho bojové schopnosti. První práce v tomto směru byly zahájeny v květnu 1954. Dne 27. září 1954 byla podepsána změnná smlouva na výrobu 224 exemplářů. Původně byly objednány ve verzi C, ale dodány měly být již v novém standardu. Výroba verze D byla zahájena 7. července 1955 a první letadlo vzletlo 24. ledna 1956. Do služby byly první stroje zařazeny na konci září téhož roku.

Zvenku se verze F-100D od předchozí lišila svislým stabilizátorem vyšším o 20,3 cm (celková výška letadla se zvýšila na 4,9 m) a novými nosnými plochami. Zvenku předchozí verze neměly přistávací klapky, což bylo častou příčinou nehod, nová verze již klapky dostala. Ke zvětšení jejich plochy byl rozšířen centropánl a současně byly na horní plochu křídla přidány individuální aerodynamické plátky. Nosné plochy se zvětšily z 36 m² na 37,2 m².

Verze F-100D byla vybavena novým autopi- lotem MB-3, novým systémem LABS AJB-1B a novým systémem řízení palby MA-3. Celková hmotnost nesené výzbroje dosahovala 3 193 kg. Vedle bomb a neřízených raket mohlo letadlo nést rovněž řízené střely Philco GAR-8 (později AIM-9) Sidewinder a Hughes GAR-1B (AIM-4) Falcon. V roce 1959 byly do výzbroje přidány také střely GAM-83 (AGM-12) Bullpup. Na zá- věsníku pod trupem mohla být nesená atomová bomba.

F-100C-5-NA (SÉRIOVÉ ČÍSLO 54-1775) VELITELE 322. DENNÍ STÍHAČÍ SKUPINY (322D FIGHTER-DAY GROUP) NA FOSTEROVÉ LETECKÉ ZÁKLADNĚ V TEXASU, ZÁŘÍ 1956. TOTO LETADLO BYLO V SRPNU 1968 SEŠTŘELENO VE VIETNAMU.

◀ F-100D-25-NA SUPER SABRE (SÉRIOVÉ ČÍSLO 55-3604) LETECKÉHO ESA Z DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY PLUKOVNÍKA HAROLDA „BUNNYHO“ COMSTOCKA ZE 481. TAKTICKÉ STÍHAČÍ PERUTĚ „GREEN KNIGHTS“ 27. TAKTICKÉHO STÍHAČÍHO KŘÍDLA (481ST TACTICAL FIGHTER SQUADRON / 27TH TACTICAL FIGHTER WING) OPERUJÍCÍ ZE ZÁKLADNY BIEN HOA, VIETNAM, ČERVENEC 1966.



DETAIL PŘÍSTROJOVÉ DESKY V KOKPITU STÍHAČKY F-100C. NAD DESKOU JE ZAMĚROVAČ PALEBNÉ VÝZBROJE, PO JEHO LEVÉ STRANĚ UKAZATELE STAVU PALIVA V ODHAZOVA TELNÝCH NÁDRŽÍCH A PÁČKA BRZDNĚHO PADÁKU.



F-100D PŘI ÚTOKU NA POZEMNÍ CÍL VE VIETNAMU, 1965, JEHO VÝZBOJ SE SKLÁDÁ ZE DVOU KLASICKÝCH BOMB Mk. 82 SNAKEYE O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 227 KG PODVĚŠENÝCH NA PYLONECH NEJBLÍŽE TRUPU. STŘEDNÍ ZÁVĚSNÍKY NESOU PŘÍDAVNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE O JEDNOTKOVÉM OBJEMU 1 268 L A NA VNĚJŠÍCH ZÁVĚSNÍCÍCH JSOU NAPALMOVÉ BOMBY BLU-27 O JEDNOTKOVÉ HMOTNOSTI 402 KG.



DVOUMÍSTNÝ F-100F-20-NA WILD WEASEL I (SÉRIOVÉ ČÍSLO 58-1226) JE PŘIPRAVEN KE STARTU ZE ZÁKLADNY KORAT V THAJSKU, ZAČÁTEK ROKU 1966. TYTO SPECIALIZOVANÉ STROJE BYLY OD JARA 1966 NASAZOVÁNY K ÚTOKŮM PROTI STANOVISTIŠM SEVEROVÍETNAMSKÉ PROTIVZDUŠNÉ OBRANY.

F-100D-90-NA (SÉRIOVÉ ČÍSLO 56-3265) Z 510. TAKTICKÉ STÍHAČÍ PERUTĚ „BUZZARDS“ 405. TAKTICKÉHO STÍHAČÍHO KŘÍDLA (510TH TACTICAL FIGHTER SQUADRON / 405TH TACTICAL FIGHTER WING), KVĚTEN 1964. SNÍMEK BYL POŘÍZEN NA CLARKOVĚ LETECKÉ ZÁKLADNĚ NA FILIPÍNÁCH TĚSNĚ PŘED ODLETEM NA ENGLANDOVU LETECKOU ZÁKLADNU V LOUISIANĚ.

Pohonná jednotka J57-P-29 byla stejná jako v letadle F-100C. Zásoba paliva ve vnitřních nádržích se zvětšila na 4501 l, podvěšené nádrže obsahovaly dalších 3407 l. Maximální rychlost se zvýšila na 1464 km/h a maximální dolet se prodloužil na 3211 km.

Do prosince 1957 bylo vyrobeno celkem 1274 letadel této verze, z toho 940 v Inglewoodu a 334 v Columbusu. Stroje nasazené ve vietnamské válce byly modernizovány – dostaly vysíláč Motorola SST-181 a radiolokátor AN/APG-25/26 s varovným zařízením. Jelikož došlo k sérii nehod, byla v polovině roku 1967 ve všech strojích verze F-100D (a také F-100F) posílena konstrukce trupu i nosných ploch.

PROGRAM ZEL F-100

Posledních 148 exemplářů F-100D bylo upraveno k použití v programu ZEL nebo též ZLL (Zero Length Launch), který měl umožnit bleskové nasazení letadel s atomovou výzbrojí bez nutnosti vzletu z letišť ohrožených zničením při první vlně sovětského útoku v očekávané válce. Tato letadla měla startovat z mobilních ramp pro střely TM-61 Matador. Raketa na tuhé palivo Rocketdyne o tahu 578,3 kN udělala letounu během čtyř sekund rychlost 443 km/h. První start tohoto typu byl úspěšně vyzkoušen 7. července 1957. Systém se v praxi osvědčil, ale záhy byl uznán za zbytečný, a tak se poslední podobný start uskutečnil 26. srpna 1959.

F-100F SUPER SABRE

Dvoustupňová verze s továrním označením NA-243 byla vyráběna na základě letadla F-100D s trupem prodlouženým o 0,89 m. Výroba byla spuštěna v prosinci 1955 a první exemplář byl zalétán 7. března následujícího roku. Šlo v podstatě o cvičně bojový stroj, poněvadž v něm byly ponechány dva ze čtyř kanonů, systém LABS a systém řízení palby. V roce 1959 bylo 15 kusů F-100F upraveno k nesení řízených střel vzduch-země GAM-83 Bullpup. Vlastní hmotnost letadla dosahovala 9849 kg a bojová hmotnost 17746 kg, zatímco stejné hodnoty krátké verze F-100D činily 9361 kg a 16840 kg. Při použití identického motoru létal dvoustupňový stroj maximální rychlostí 1,18 Ma (1408 km/h) a měl dolet 2673 km. Palivové nádrže byly stejné jako ve verzi D. Množství munice do kanonů bylo sníženo ze 200 nábojů na 175 nábojů na hlavě, byly však zachovány všechny závěsníky výzbroje jako ve verzi D. První exemplář byl zařazen do služby v květnu 1957. Stroje této verze byly přidělovány perutím vyzbrojeným letadly F-100C a F-100D. Celkem bylo vyrobeno 339 exemplářů

F-100F, z nichž bylo 45 kusů dodáno spojencům. Celkem vzniklo 2294 letadel F-100 všech verzí.

JINÉ VERZE

Wild Weasel I. Jedno se o verzi F-100F vyzbrojenou raketami AGM-45 Shrike určenými k ničení radarových stanic ve Vietnamu. Používána byla od května do července 1966.

MISTY FAC. Varianta F-100F pro předstunuté letecké návodčí (FAC – Forward Air Control), která sloužila ve Vietnamu v letech 1967–1971.

QF-100. Taktó bylo označeno 209 letadel F-100D a F-100F přestavěných na dálkově řízené cvičné cíle, z nichž osm strojů verze D a jeden stroj verze F sloužily jako návodčí letadla.

Plánována byla rovněž výroba verze J pro Japonsko, verze L s motorem J57-P-55, verze N s novou avionikou pro státy NATO a verze S pro Francii s motorem Rolls-Royce Spey.

UŽIVATELÉ

Spojené státy americké. Od roku 1958 do roku 1971 sloužila letadla F-100 u 23 křídél taktického letectva (TAF – Tactical Air Force) dislokovaných na vlastním území, u deseti křídél na evropských základnách a šesti křídél na základnách v jihovýchodní Asii a Japonsku. Války ve Vietnamu se účastnilo šest křídél TAF. Do roku 1979 byly stroje Super Sabre ve výzbroji 26 perutí letecké národní gardy (ANG – Air National Guard).

Francie. První letoun Super Sabre dostala Armée de l'Air 1. května 1958 a celkem bylo do Francie dodáno 85 kusů F-100D a 15 kusů F-100F, které byly přiděleny dvěma stíhačím perutím – 3^e escadre de chasse a 11^e escadre de chasse. Tato letadla používaly síly podřízené NATO dislokované v SRN a část z nich byla bojově nasazena též ve válce v Alžírsku.

Dánsko. V letech 1959–1974 bylo 48 kusů F-100D a 10 kusů F-100F exportováno do Dánska, kde sloužily do roku 1982 u tří stíhačích perutí – Jagereskadrille 725, 727 a 730. Dánské královské letectvo (Flyvevåbnet) prodalo 21 kusů F-100D a dva kusy F-100F Turecku.

Čínská republika (Tchaj-wan). První letadla F-100A obdržel Tchaj-wan v říjnu 1958. V následujícím roce k nim přibýlo dalších 15 kusů F-100A, a rok později 65 kusů F-100A a v roce 1961 čtyři kusy RF-100A. Později bylo ze Spojených států na ostrov dodáno ještě 38 strojů ze zásob ANG. Celkem to bylo 118 letadel, která byla v následujících letech modernizována na standard F-100D.

Turecko. Letectvo tohoto státu obdrželo celkem 206 kusů verzí F-100C, D a F, z toho 23 kusů z Dánska. Byly bojově nasazeny v roce 1974 během turecké invaze na Kypr. Ve službě zůstaly do roku 1982.

