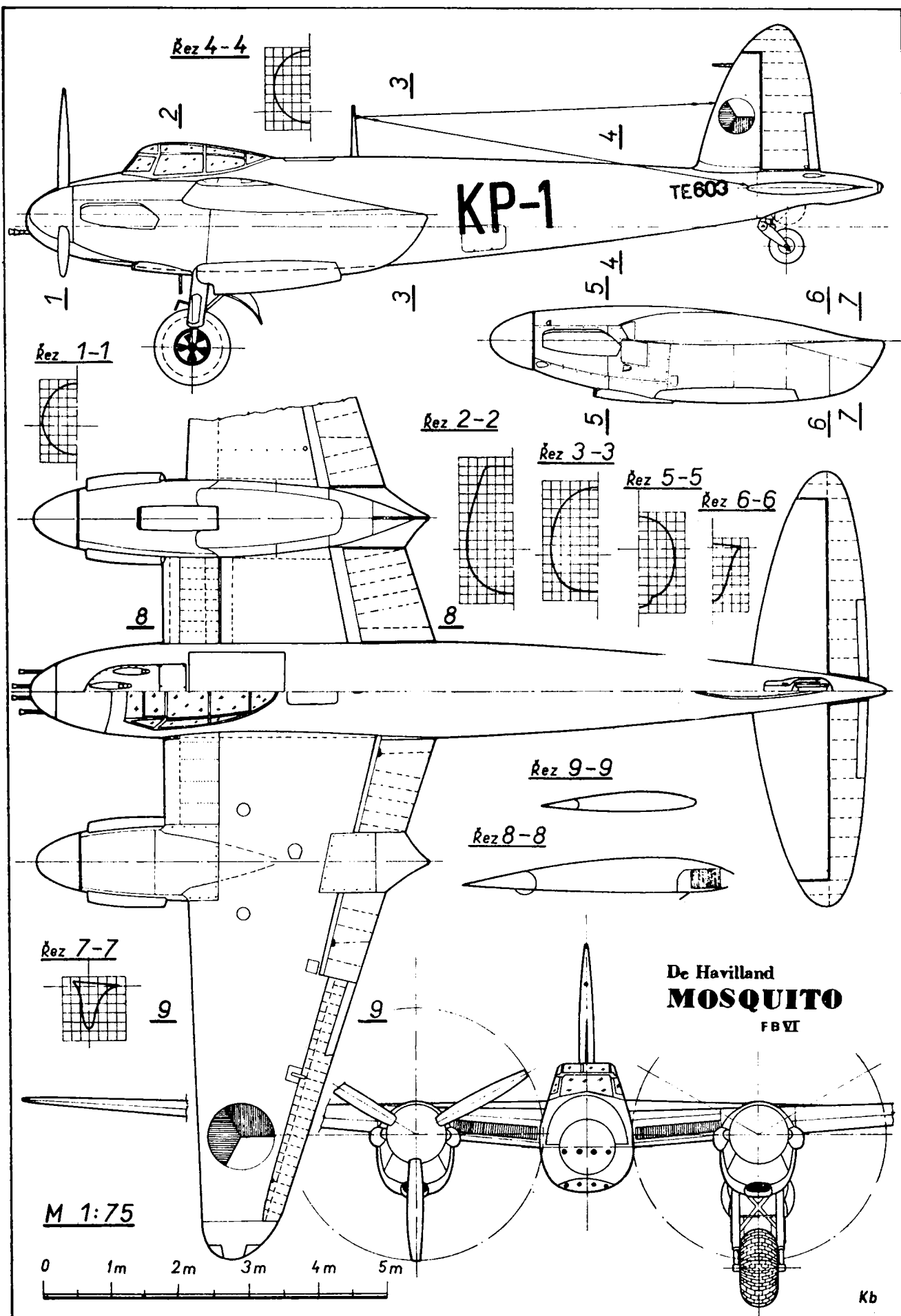
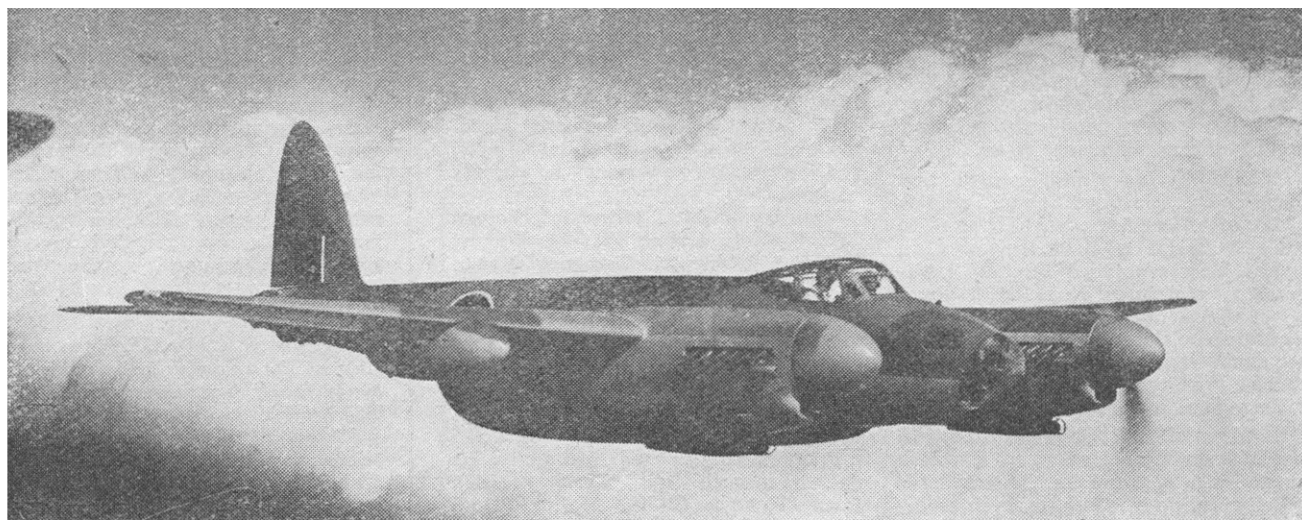






Poznááme leteckou techniku

DE HAVILLAND MOSQUITO F. B. Mk VI

„Mosquito“ – název, který se stal nezapomenutelným pojmem v letectví druhé světové války. Pro Němce to bylo úplně magické slovo, které bylo ideálem všech výkonů, poněvadž toto letadlo bylo dlouho nedosažitelné nejen protileteckou obranou, ale i všemi typy stíhačů.

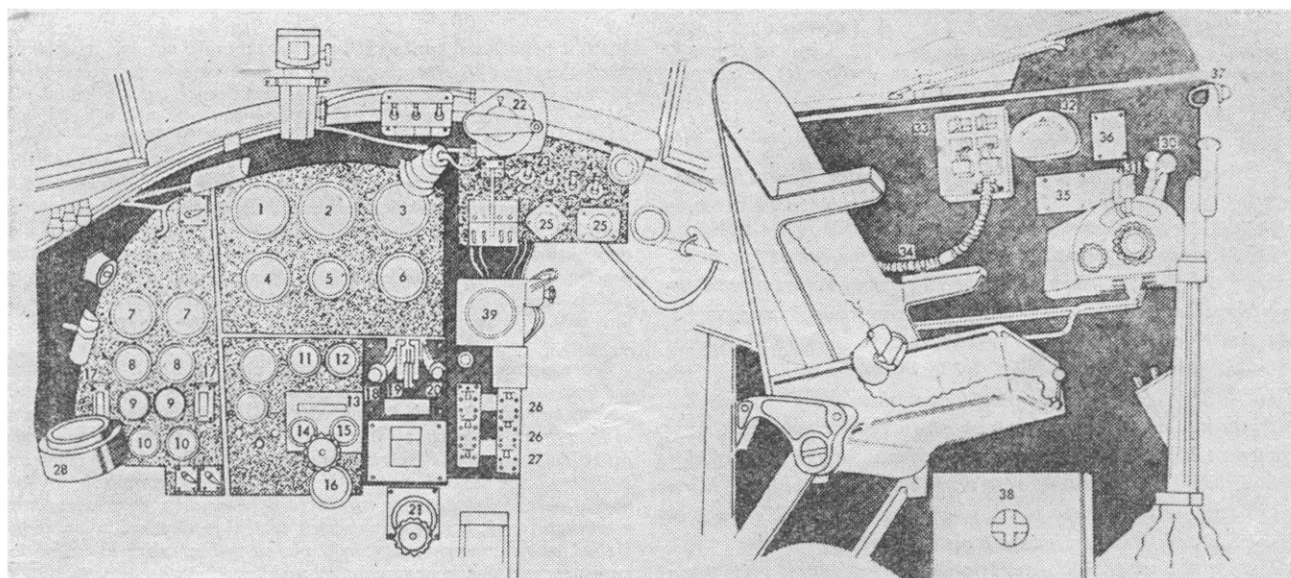
Historie vývoje je neméně zajímavá už proto, že „Mosquito“ vlastně nebylo vůbec objednáno britským královským

letectvem (RAF). Koncept vznikl u firmy De Havilland v létě roku 1938 na základě dřívějších zkušeností, že je možné i ze dřeva vytvořit rychlý bombardér. Teprve po vypuknutí války v září 1939 se o něj začalo zajímat ministerstvo letectví, tempo vývoje se urychlilo, takže již 25. listopadu 1940 mohl odstartovat prototyp pod vedením kpt. de Havillanda z továrního letiště. Letadlo bylo obratnější než soudobé stíhačky, provádělo i na jeden motor stoupavý výkřut a v přízemním letu dosahovalo snadno rychlosti 640 km/hl. Po krátkých zkouškách obdržela firma prvou zakázku a tím začala slavná éra tohoto typu. Díky dřevěné konstrukci mohla být výroba rozdělena do malých truhlářských provozoven. Již uprostřed

(Dokončení na str. 24)

PŘÍSTROJOVÉ VYBAVENÍ KABINY MOSQUITO Mk VI

1 – Rychloměr; 2 – umělý horizont; 3 – variometr; 4 – výškoměr; 5 – směrový kompas; 6 – zatáčkoměr; 7 – otáčkoměr motoru; 8 – plnicí tlak kompresoru; 9 – teploměr oleje; 10 – teploměr chladiče; 11 – ukazatel polohy podvozku; 12 – ukazatel nastavení klapek; 13 – regulace kyslíku; 14 – výškoměr kyslíku; 15 – zásoba kyslíku; 16 – tlakoměr kyslíku; 17 – množství oleje; 18 – ovládání dvou pumovnic; 19 – ovládání podvozku; 20 – ovládání klapky; 21 – ovládání trimu křidélek a ukazatel; 22 – ovládání vyvážení směrovky; 23 – vypínač spouštěče; 24 – zapínání posilovače řízení; 25 – vypínač praporek polohy vrtule; 26 – uvolňovač bomb; 27 – vypínač pumových držáků; 28 – kompas; 29 – vypínač pozicních světel; 30 – plynové páky; 31 – ovládání vrtule; 32 – ukazatel vyvážení výškovky; 33 – vypínač pro přistávání naslepo; 34 – hadice přívodu kyslíku; 35 – instrukční tabulka pro nouzové ovládání podvozku; 36 – instrukční tabulka pro provozní omezení; 37 – fidičí páka; 38 – lékárnička; 39 – indikátor GS.



D. H. MOSQUITO

Dokončení ze strany 22

roku 1941 obdržela výzvědná letka RAF svá první „Mosquita“ a ještě v září téhož roku byla předána licence do Kanady a Austrálie. Výroba se rozjela naplno, až vzniklo 48 verzí do zakončení výroby v roce 1949 a bylo vyrobeno celkem 7781 letadel. Dokonce během války vznikla i civilní verze pro britskou leteckou společnost BOAC, která létala z Anglie do Stockholmu s diplomatickou poštou.

Do služeb naší armády se dostalo „Mosquito“ též zajímavou cestou. V roce 1945 přiletěla do vlasti z Anglie 311. peruť se 16 bombardovacími letadly typu Liberator. Po brzkém zjištění, že pro tento typ není u nás praktické použití, bylo 15 Liberatorů vráceno do Anglie a za ně jsme dostali právě „Mosquita“ F.B. Mk VI. V našem letectvu byla zařazena do dvou útvarů s označením JX a IY, přičemž jeden stroj zůstal jako velitelský a nesl označení KP-1. Mimo to byl u každého útvaru jeden letoun upravený jako školní dvojímístný (natřen žlutě). Jejich vojenské označení bylo B-36. Když se „Mosquita“ rušila počátkem šedesátých let, největší radost z toho měli právě modeláři, poněvadž to byl bohatý zdroj balsy.

TECHNICKÝ POPIS

De Havilland „Mosquito“ byl samonosný dvojsedadlový dvoumotorový středoplošník celodřevěné konstrukce se zatahovacím dvojkolým podvozkem a ostruhou.

Křídlo poloskořepinové konstrukce mělo předsunutou náběžnou hranu mezi motorovými gondolami, v níž byly umístěny chladiče, které měly na spodní straně křídla regulační klapku. Přistávací klapky byly dělené motorovou gondolou, křídélka byla normální konstrukce, potažená překližkou.

Trup byl skořepinové konstrukce, kterou tvořily dvě vrstvy překližky, mezi nimiž byla tlustá vrstva balsy. Jednotlivé verze letadla se navzájem lišily tvary předělu trupu, vybavením kabiny i výzbrojí.

Ocasní plochy byly konstrukčně též zajímavé. Stabilizační plocha i kýlovka byly poloskořepinové, aerodynamicky vyvážená kormidla pak normální konstrukce a potažena překližkou. Profil ocasních ploch byl souměrný.

Přistávací zařízení tvořil dvoukolý podvozek, který se zatahoval do motorových gondol směrem dozadu. Podvozková noha byla dvojitá s mohutnou balonovou pneumatikou. Rovněž ostruha byla částečně zatahovatelná směrem dozadu.

Motorová skupina. Dva kapalinou chlazené 12válcové motory Rolls-Royce Merlin 25 o startovní výkonnosti 1635 k při 3000 ot/min poháněly třilísté stavitelné vrtule. Ústí výfuků byla krytována (u některých verzí i bez krytu).

Výzbroj. Původně byla tvořena 4 kulomety Browning 303, montovanými v přední a 4 kanony Hispano ráže 20 mm ve spodní části trupu. Později byly některé naše letouny B-36 přezbrojeny na německou (kořistní) výzbroj. Mimo to mohlo „Mosquito“ nést 908 kg bomb.

Zbarvení. Po příletu z Anglie měla letadla na čas standardní kamufláž RAF včetně černého sériového výrobního čísla na zádi trupu. Výsostné znaky byly lemovány bíle, bílá byla též písmena s číslicí

na boku trupu. (Podle útvarové příslušnosti.) Později byla letadla přestříkána šedomodře z bohatých zásob kamuflážní barvy okupantů. Nápisů ale zůstaly v původních barvách. Velitelské letadlo, nakreslené na výkrese, bylo celé stříbrné, nápisy byly černé a výsostné znaky nebyly lemovány bíle.

Technická data a výkony: rozpětí 16,53 m, celková délka 12,35 m, výška

3,81 m, plocha křídla 42,18 m², prázdná váha 6445 kg, vzletová normálně 8340 kg, maximálně až 10 120 kg. Rychlosti – maximální 610 km/h v 3950 m, cestovní 520 km/h v 4600 m. Stoupavost u země 9,5 m/s, dolet 2400 km, dostup 10 000 m.

Upoutaná maketa letadla „Mosquito“ je zařazena do II. kategorie, viz Modelář 4/66.

Zpracoval Zdeněk KALÁB