



## DH.100 Vampire Mk.I

'The First Jet Guardians of Neutrality'

**CZ**

Vývoj proudové stíhačky, nesoucí později bojové jméno Vampire, byl zahájen již v roce 1941. Úzce souvisel s vývojem proudového motoru H-1. Ten vyvíjelo motorářské oddělení firmy de Havilland. Vývoj motoru, pojmenovaného později Goblin byl velmi úspěšný. Proto britské ministerstvo letecké výzbroje specifikace E.6/41 požadující experimentální stroj, upravitelný na stíhací. Konstrukce letadla byla plně přizpůsobena proudovému motoru. Díky tomu měl nový letoun malé rozměry a nízký podvozek. Ocasní plochy byly nesený dvěma štíhlými nosníky. 20. září 1943 vzletl první prototyp nového letounu neoficiálně pojmenovaného Spider Crab ke svému prvnímu letu. V pilotní kabině seděl G. de Havilland jun. Zkoušky byly úspěšné a v květnu 1944 byla objednána první série 120 kusů nových stíhaček, objednávky byly ale průběžně zvyšovány. Sériové stroje vyráběla v licenci firma English Electric, firma de Havilland byla vytižena výrobou Mosquit. RAF zamítlo označení Spider Crab a nové stíhačky dostaly jméno Vampire Mk.I.

K prvním bojovým jednotkám byly Vampire zařazeny v květnu 1945, ale do války již nezasáhly. Vývoj Vampire pokračoval dalšími verzemi, kromě verzí s motorem Goblin vznikly i verze s motorem Nene (vyráběné v Austrálii), dvoumístné noční stíhací, dvoumístné cvičné či námořní stíhací verze. Nejrozšířenějšími verzemi byly Mk.3 s výkonnější verzí Goblinu a novým tvarem ocasních ploch a FB.5. Verze FB.5 měla zkrácené rozpětí a byla schopna pozemních útoků s podvěšenou výzbrojí. Z této verze byly odvozeny exportní verze a také tropikalizovaná FB.9. Mimo britské RAF a FAA létaly Vampire v mnoha zemích, na všech kontinentech s výjimkou Antarktidy. Výčet zemí, které zařadily Vampire do výzbroje byl velmi dlouhý. V několika zemích byl také vyráběn licenčně.

TTD Vampire FB Mk.5:

rozpětí: 12,19 m, délka: 9,37 m, max. rychlost: 855 km/h, dolet: 1,960 km, dostup: 13 045 m, stoupavost: 24,4 m/s, výzbroj: 4x kanón ráže 20 mm, rakety či bomby do ráhy 500 kg

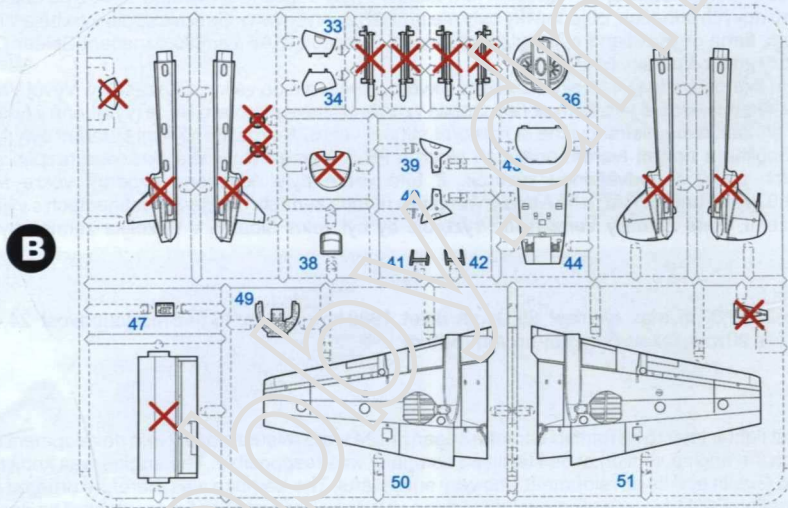
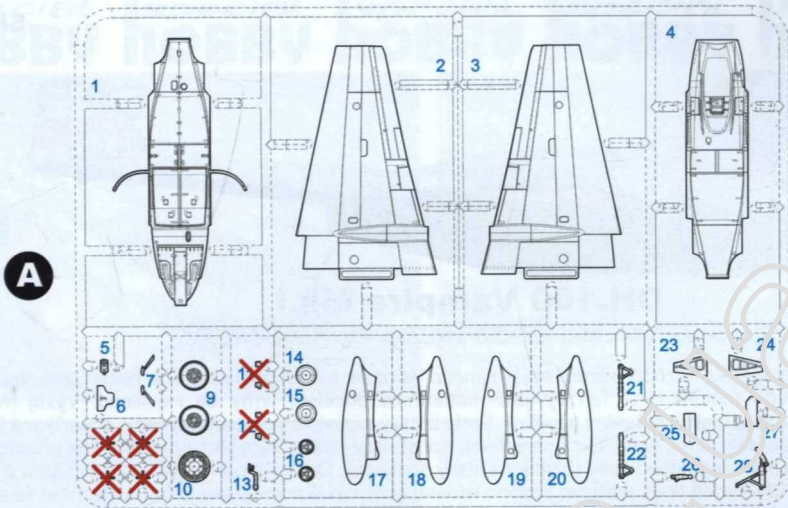
**GB**

Development of jet fighter later to be named Vampire began in 1941 and related closely with development of H-1 jet engine, for which the engine section of de Havilland company was responsible. The engine was known later under its new name Goblin, and its development was very successful. The Vampire was therefore ordered under Air Ministry specification E.6/41 for an experimental machine able to be converted to fighter plane. The design of the plane was fully adjusted to the new engine, which resulted in overall tiny dimensions of the plane, very low undercarriage and the tail planes being carried by two slim tail booms. The first prototype, unofficially named Spider Crab, flew for the first time on September 20, 1943 with G. de Havilland Jr at the controls. The trials were a success and an order for first 120 planes was placed in May 1944 and was continuously increased. The production planes were licence-built by English Electric since de Havilland was busy producing Mosquitoes. The original name Spider Crab was rejected by the RAF and changed to Vampire Mk.I.

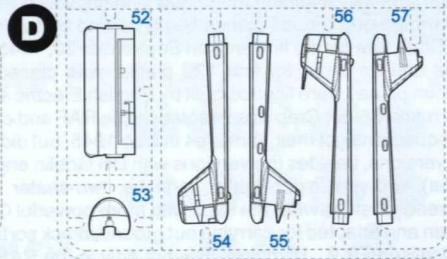
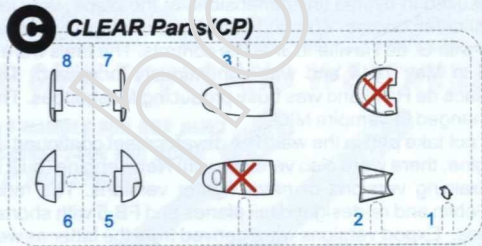
First squadrons got their Vampires in May 1945, but did not take part in the war. The development continued in further versions, besides the versions with DH Goblin engine, there were also versions with Nene engine (built in Australia), two-seat night fighter versions, two-seater training versions or naval fighter versions. The most widespread versions were the Mk.3 with more powerful Goblin and re-designed tail planes and FB.5 with shorter wingspan and adapted for carrying out ground attack sorties. Export versions were derived from the latter as well as tropicalised FB.9. Vampires flew not only in the RAF and FAA, but also in many countries of all continents except for Antarctica. Complete list of all countries where this plane flew would be rather long. In some of them the Vampires were also licence-built.

Performance

Wingspan: 12.19 m, length: 9.37 m, max. speed: 855 km/h, range: 1,960 km, service ceiling: 13,045 m, rate of climb 24.4 m/sec, armament: 4x 20mm cannon, rockets or bombs up to 500kg.



Tento díl nepoužít  
Do not use this part



**SYMBOLS**

MOŽNOST VOLBY  
OPTIONAL  
NACH BELIEBEN  
OPTION

POUŽÍŤ KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
ZYANOAKRYLÁTKLEBER  
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

OHNOUT  
BEND  
BIEGEN  
COURBER

ZHOTOVIT NOVĚ  
SCRATCH BUILD  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER

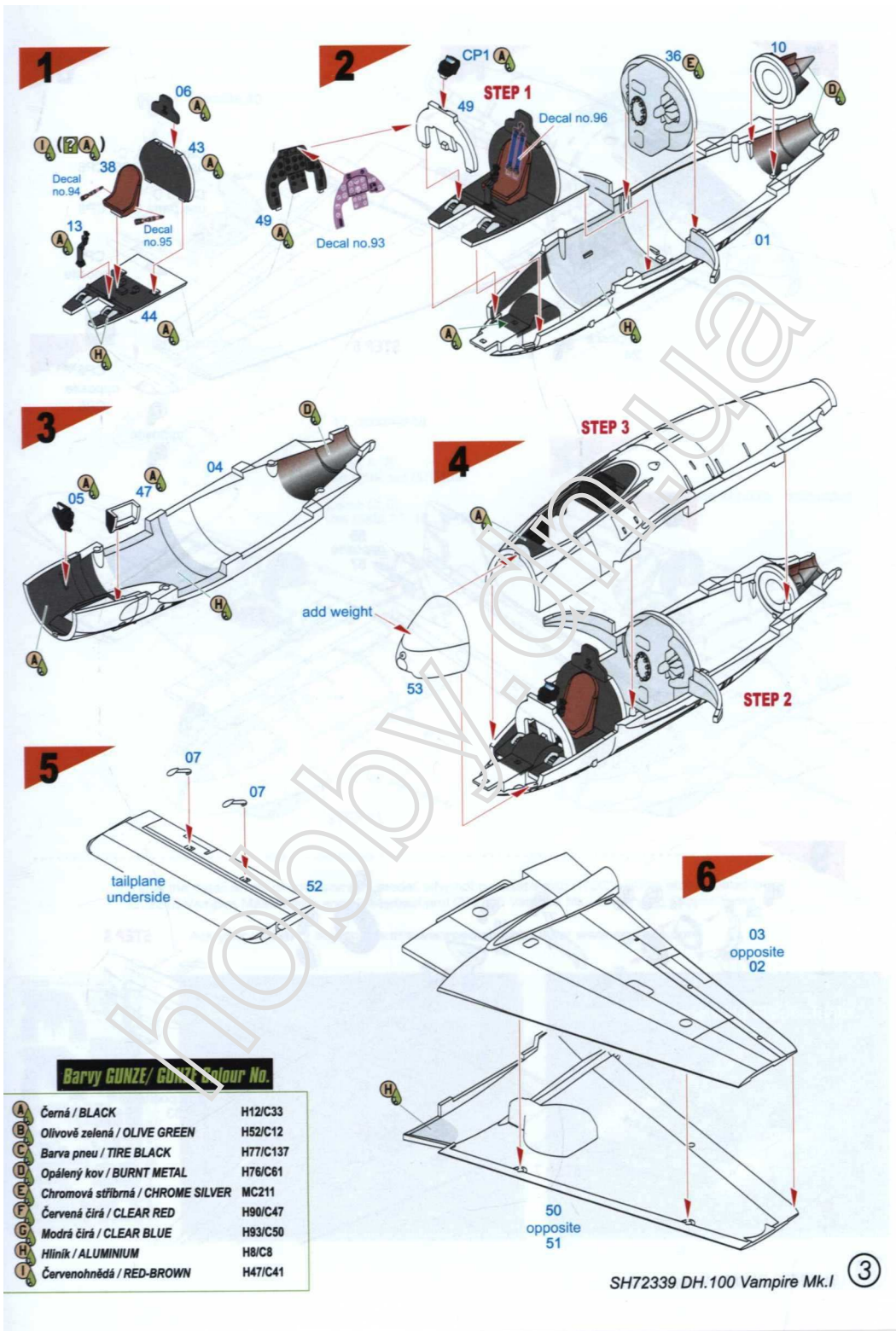
REZAT/VRTAT  
CUT OFF/DRILL  
ENTFERNEN  
DETACHER

GSI  
colours code

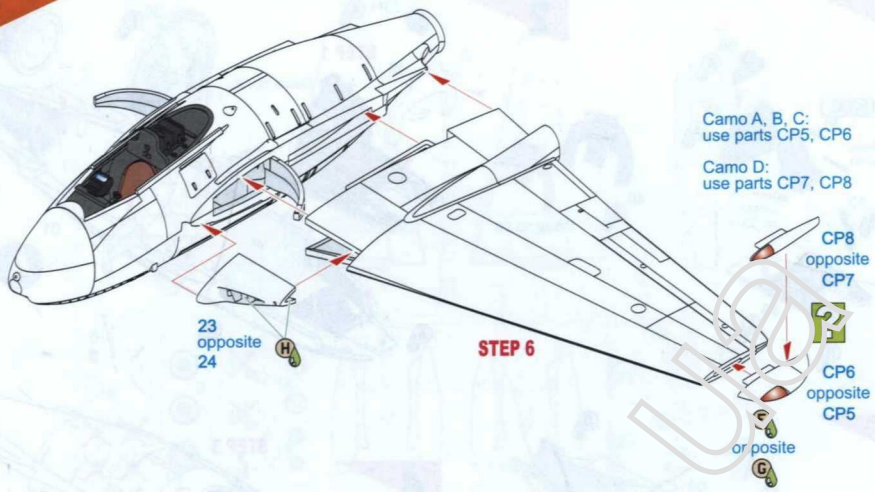
NÁTŘIT  
COLOUR  
FARBEN  
PEINDRE

② SH72339 DH.100 Vampire Mk.I

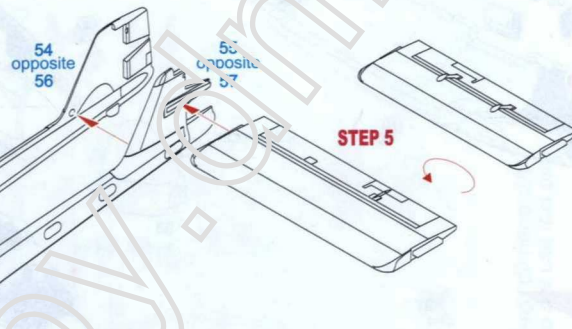




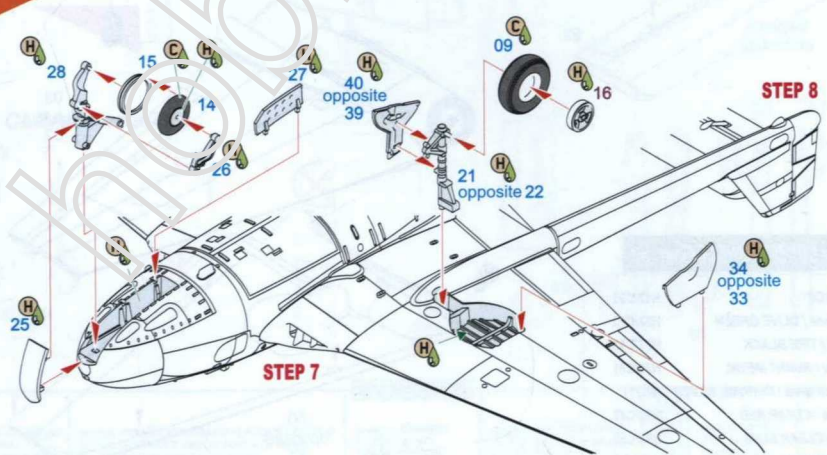
7



8



9





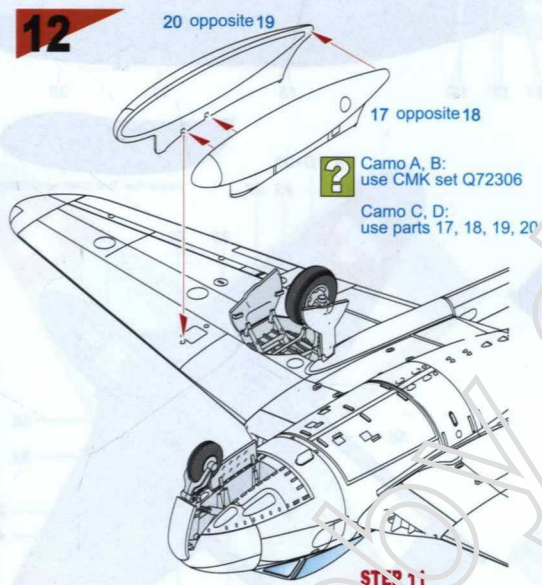
10



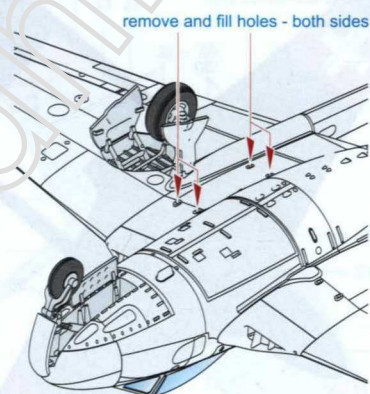
11



12

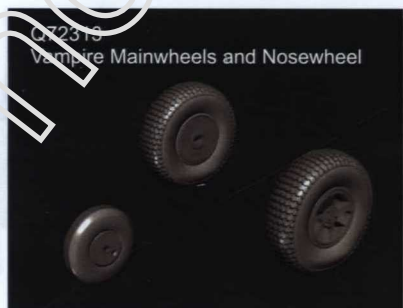
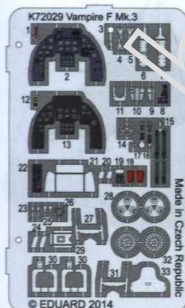


13



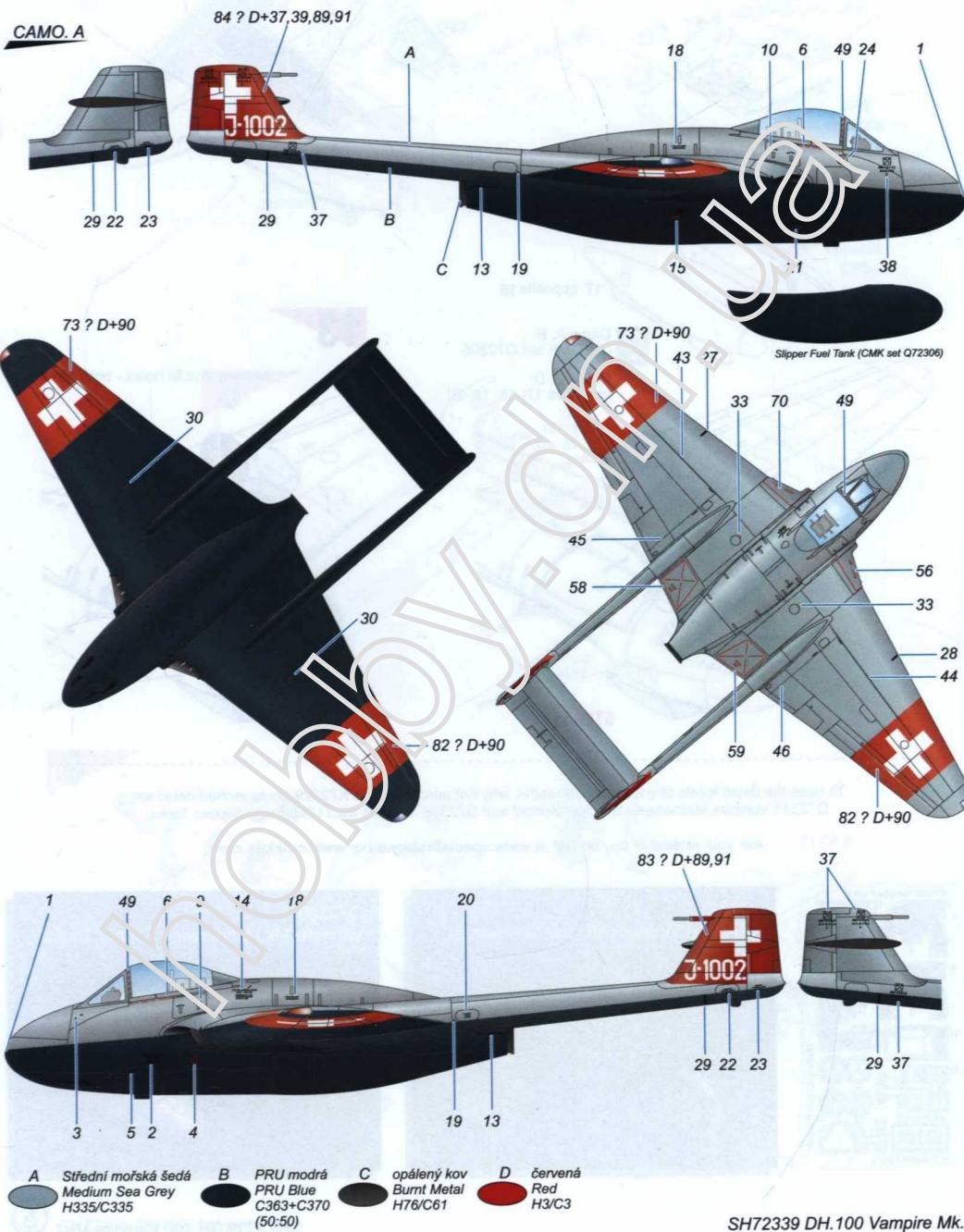
To raise the detail levels of your Vampire model, why not purchase also K72029 photo etched detail set, Q72313 Vampire mainwheels and Nosewheel and Q72306 Vampire Mk.I Underwing Slipper Tanks.

Ask your retailer or buy on-line at [www.specialhobby.eu](http://www.specialhobby.eu) or [www.cmkkits.com](http://www.cmkkits.com)



DH.100 Vampire Mk.I, J-1002, švýcarské letectvo (Flugwaffe), letiště Dübendorf, 1946. Stroj byl dodán vzduchem v červenci 1946. Předávacím pilotem byl Geoffrey De Havilland Jr. Vyškrtnut ze stavu švýcarského letectva byl až v roce 1961.

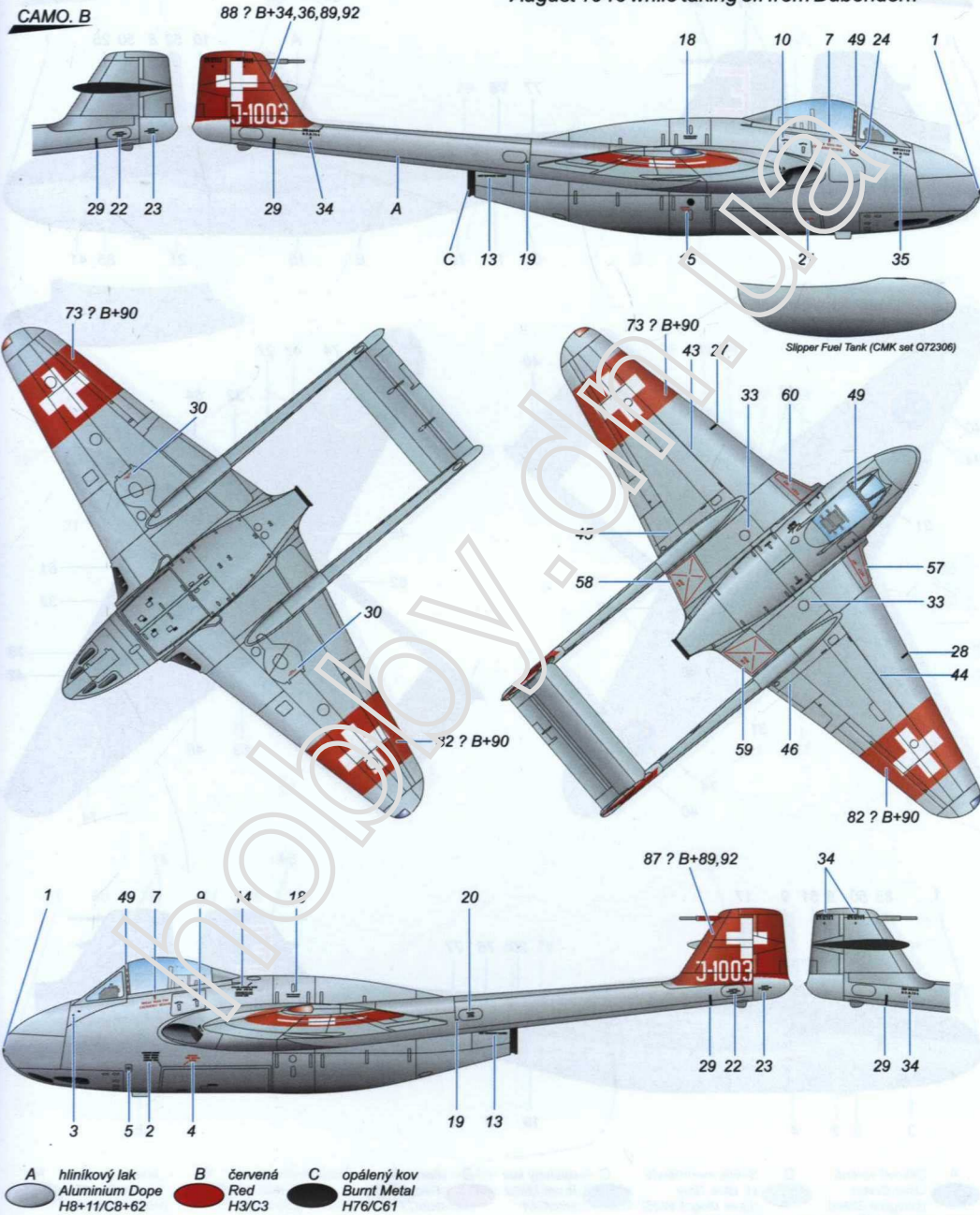
DH.100 Vampire Mk.I, J-1002, Flugwaffe (Swiss AF), based at Dübendorf, 1946. Delivered via air by Geoffrey de Havilland Jr. himself in July 1946, it remained in use until April 1961.





DH.100 Vampire Mk.I, J-1003, švýcarské letectvo (Flugwaffe), letiště Dübendorf, 1947. Na rozdíl od prvních dvou dodaných letounů Vampire létal J-1003 nastříkán hliníkovou barvou na všech plochách. Stejně jako J-1002 byl J-1003 vyškolen ze stavu švýcarského letectva až v roce 1961.

DH.100 Vampire Mk.I, J-1003, Flugwaffe (Swiss AF), based at Dübendorf, 1947. Unlike the first two Swiss Mk.Is, J-1003 flew in Aluminium overall. It remained in use, along with other two Switzerland's Vampire Mk.Is J-1002 and J-1004, until April 1961. The very first, J-1001, was written off as early as on 2 August 1946 while taking off from Dübendorf.



SH72339 DH.100 Vampire Mk.I

J-28A (DH.100 Vampire Mk.I s/n 28020), červené E, 1. squadrona, Wing 13, Norrköping, 1947.

J-28A (DH.100 Vampire Mk.I s/n 28020), Red E, No.1 Squadron, Wing F13, Norrköping, 1947.



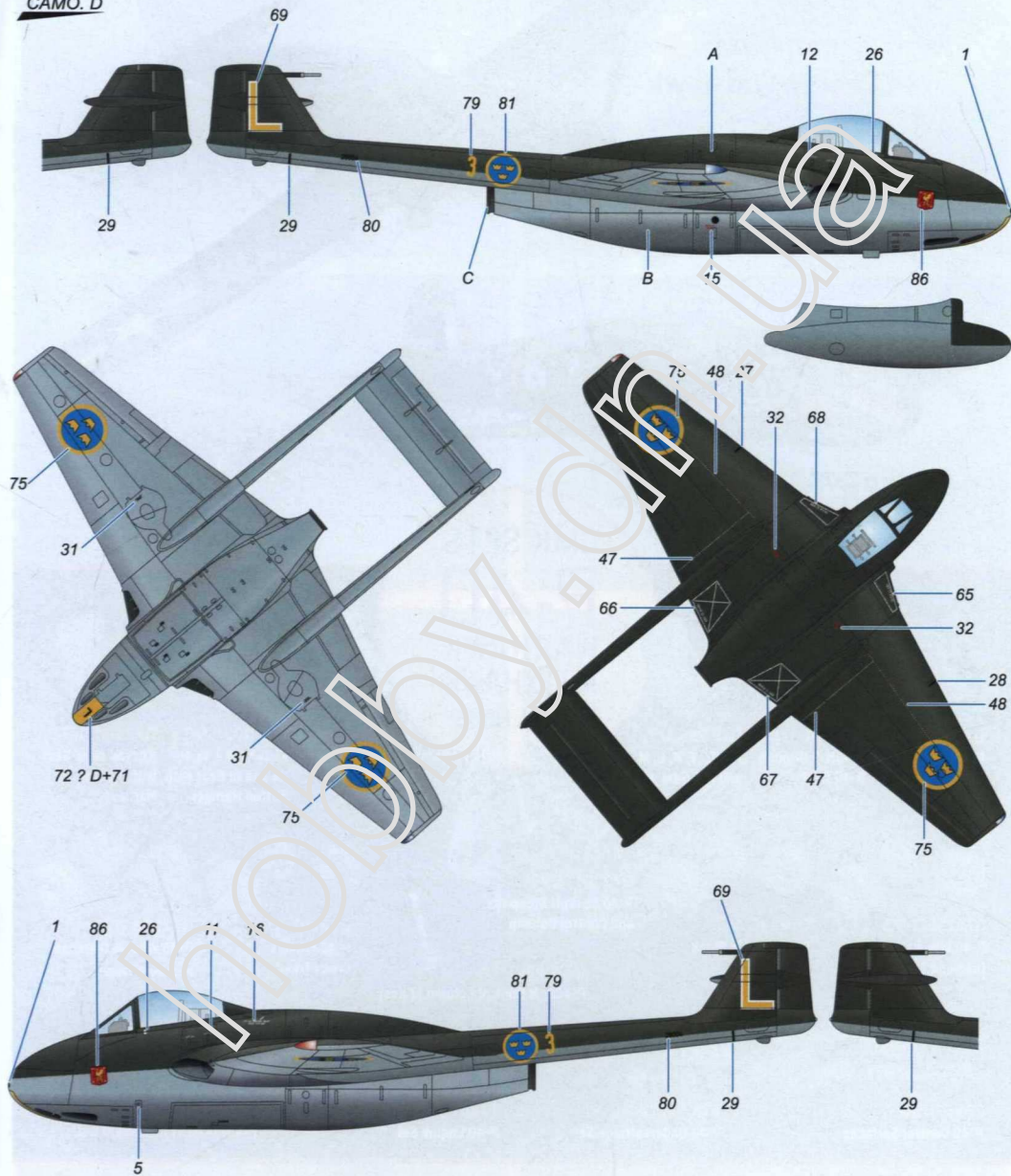
- |  |   |  |                                  |
|--|---|--|----------------------------------|
| <b>A</b> Olivově zelená<br>Olive Green<br>(Olivgrön 325H)<br>H303/C303 | <b>B</b> Světle modrošedá<br>Lt. Blue Grey<br>(Ljust Blågrå W26)<br>H314/C314 | <b>C</b> opálený kov<br>Burnt Metal<br>H76/C61 | <b>D</b> červená<br>Red<br>H3/C3 |
|--|---|--|----------------------------------|



J-28A (DH.100 Vampire Mk.I s/n 28004), žluté L, 3. squadrona, Wing 3, Linköping, 1952. Křídla švédských J-28A byly později zkráceny aby dovolily větší hodnoty přetížení při letu.

J-28A (DH.100 Vampire Mk.I s/n 28004), Yellow L, No. 3 Squadron, Wing F3, Linköping, 1952. After some time in service, the wing tips of Sweden's J-28As were shortened to allow for higher G-load on the airframe.

**CAMO. D**



- |  |   |  |                                       |
|--|---|--|---------------------------------------|
| <b>A</b> olivově zelená<br>Olive Green<br>(Olivgrön 325H)<br>H303/C303 | <b>B</b> světle modrošedá<br>Lt. Blue Grey<br>(Ljust Blågrå W26)<br>H314/C314 | <b>C</b> opálený kov<br>Burnt Metal<br>H76/C61 | <b>D</b> žlutá<br>Yellow<br>H329/C329 |
|--|---|--|---------------------------------------|

SH72339 DH.100 Vampire Mk.I