

## Fairey Gannet AS.1 & 4 (protiponorkové a protilodní verze), historie a vývoj

"Terejové loví ryby stěmhlavým letem z výšky... a pronásledují koiist pod hladinou. Terejové jsou více přizpůsobeni k tomuto druhu lovu... mohou se vrhat stěmhlav... a díky tomu uloví i ryby plující daleko hloubi ji než jiní..." (Wikipedia).

Jak přiléhavý popis chování Gannetu, onoho kovového jmenovce překrásných terejů (Sula) z čeledi Sulidae - terejovití. Ačkoliv Fairey Gannet postrádá živou eleganci svého jmenovce, nelze mu upřít krásu nejen technickou - zavalitý letoun trochu kaprých proporcí s oblymi křivkami byl spolehlivým a úspěšným typem, který po více než půl dekádě (a ve své pozdější verzi AEW.3 po více než dvacet let) v rámci sloužil nejprve britskému Královskému námořnictvu, později jeho bývalému arcinepříteli - západní meckému námořnímu letectvu (Marineflieger) a rovněž australským a indonéským námořním letcům v dalekém jižním Pacifiku.

Zrod Gannetu lze do jisté míry klást do konce třicátých let, kdy firma Fairey vyvinula "zdvojený" motor - Fairey P24 Prince/Monarch. Byla to kompaktní sestava dvou dvanáctiválců s válci uspořádanými do H, které hnaly prostřednictvím společné převodovky každý jednu ze souosých protibížných vrtulí. Hlavním cílem tohoto uspořádání bylo dosáhnout výkonu a bezpečnosti dvoumotorového uspořádání bez jeho nevýhod, tj. bez růstu rozměrů a hmotnosti draku a bez špatné viditelnosti při poruše jednoho z motorů.

Už za 2. světové války se jasně ukázalo, jaké potíže přináší boj proti německým ponorkám, a po válce se parametry nejen nových typů těchto plavidel ztelně dál zlepšovaly, včetně jejich snížené pozorovatelnosti a utajení, schopnosti rychlého ponoření atd. Naštít ale ani vývoj prostředků zjišťování ponorek i hladinových plavidel nezaostal a přispěl k tomu, že Admirálita vydala koncem roku 1945 technické podmínky pro konstrukci víceúčelového protiponorkového a protilodního útočného a průzkumného letounu pod označením General Reconnaissance 17/45, sloučující v sobě obě doposud rozdílné role - stroje vyhledávajícího a stroje ničícího nalezenej cíl. Gannet - terej - se tak "vytíhl" v závěrečné etapě druhé světové války. Projektové práce, zprvu podle výše uvedeného zadání, vedl šéfkonstruktér Herbert E. Chaplin a vedoucí technik David L. Hollis Williams. Při návrhu nového letounu bezpochyby nevycházeli z rekonstruovaného Firefly s dvěma Merliny v tandemu (jeho omezení rozměrů a pevnosti draku bránilo dalšímu vývoji), ale z nerealizované dvoumotorové varianty svého Spearfish (s oběma projekty se bez úspěchu účastnili v soutěži dle zadání O.21/44). Takže za předka Ganneta lze považovat torpédový útočný Spearfish - byl mu podobný jak posláním, tak rozměry, hmotností i výkonem, přičemž nový typ měl být už od počátku poháněn turbínovým motorem. Zpočátku dostal nový stroj "domácí" tovární označení Fairey Type Q; později ji, již během palubních zkoušek, byl označen jako Fairey Type 17 (či GR.17) podle čísla zadání. Tento nový velký dvoumístný průzkumný a útočný letoun měl být poháněn zdvojeným turbovrtulovým motorem Rolls-Royce AP25 Tweed o výkonu 1865 kW (2500 k). Volba na turbínový pohon padla nikoliv pouze kvůli daleko lepšímu výkonu, ale rovněž proto, aby se zjednodušilo zásobování letadlových lodí palivem - turbíny byly koncipovány jako vícepalivové, mohly používat letecký benzín, letecký petrolej (kerosin), lehký topný olej a především tzv. "Admiralty diesel", tedy lodní palivo, čímž se námořnictvo vyhnulo potížím, jež přinášela nutnost letadlové lodi zásobovat leteckým benzinem a tuto lehce zápalnou kapalinu na nich bezpečně skladovat. Vývoj motoru Tweed byl ale zrušen, a Fairey musel místo něj najít jiný malý turbovrtulový motor. Tehdy nedávno dokončená Armstrong Siddeley Mamba o výkonu 783 kW (1050 k) zřejmě vyhovovala, a v prosinci 1945 proto technici od Faireye navrhli výrobci, aby vyvinul její zdvojenou variantu, později již Double Mamba ASMD.1 o výkonu 2200 ekvivalentních kW (2950 ek). Když Armstrong Siddeley získal jistou objednávku, mohl na jaře 1946 zahájit naplno vývojové práce. Double Mamba byla poprvé zkoušena na brzdě v roce 1948. Protože motory s axiálními kompresory poskytují nejlepší výkony při plynných otáčkách, je nejlepší vidět jejich tah změnou úhlu nastavení listů, zatímco rozdíl mezi maximálním výkonem a výkonem pro ekonomický cestovní let se nejlépe zajistí stádným vypořádáním jedné a druhé poloviny zdvojeného motoru. Kromě paliva se tak stýlo i oprotěbení motoru a zmenšily se kmity způsobené protibížnými vrtulami. Hlavní výhodou protibížných vrtulí pro palubní letouny ovšem bylo to, že nevytvářejí reakční moment a stěžený úplav, které představují skutečný postrach pilotů jednovrtulových palubních letadel - při prudkém poidání plynu bí hem porušeného poidání mají tendenci letoun vychýlit stranou nebo i otočit na záda. Protože Fairey měl úvodní projekt nového protiponorkového letounu hotov, mohla být 12. srpna 1946 podepsána zakázka na stavbu dvou prototypů dvoumístného Faireye Typ Q. Stal se tak prvním strojem Královského námořnictva (Fleet Air Arm), který v sobě sloučoval vyhledávací a útočnou roli - musel proto mít vyhledávací radiolokátor v zatahovacím válcovém krytu pod trupem.

Tou dobou získal zakázku na tři prototypy letounu stejného určení i Blackburn. Dva prototypy YA.7 a YA.8 byly poháněny motory R-R Griffon, zatímco turbovrtulový YB.1 se ocitl dočasně bez pohonné jednotky, protože vývoj zdvojeného motoru Napier Naiad byl zrušen. YB.1 poskytoval daleko horší výhled a i jeho nosnost a další zásadní parametry nevyhovovaly.

Podmínky zadání bezpochyby určovaly vzhled nového letounu. Potřeba nést bez odporu vnějších podví sů - tedy aerodynamicky čistě uvnitř trupu - velké množství paliva, vybavení a zbraní určila jeho objem a jemné tvary pro velkou vytrvalost a dlouhý dolet. Křídlo potřebovalo rozměrně a účinně vztlakové klapky a velkou nosnou plochu pro vysoký vztlak potřebný pro činnost z omezené délky lodní paluby, přičemž ale muselo být stíhlé pro nízký indukovaný odpor při cestovní rychlosti. Z toho vyplynulo jeho dvojí zlamování

při skládání, aby se vešlo pod omezenou výšku podpalubního hangáru. Fairey letoun "obdačil" velmi dobrou ergonomií, snadným přístupem pro údržbu atd., a ušnil z ní j na svou dobu velmi pohodlný, lehkou údržovatelný a efektivní stroj. Výrobní technologié u Faireye vyvinuli novou stavební metodu, využíjící takzvané obalové přípravky (envelope tooling). Konstrukce draku se v těchto negativních "formách" sestavovala od čistého tvaru potahu jakoby dovnitř, což zaručilo dokonalý tvar povrchu draku. První prototyp VR546, postavený v továrně v Hayes, odvezli po silnici do Aldermastonu, kde s ním byly zahájeny pojiždi cí zkoušky dne 11. září 1949. Poprvé letoun vzletl 19. září, pilotován šéfpilotem firmy Fairey R. G. Sladem.

V průběhu následujících zkoušek se projevila první, a v podstatě také nejvýznamnější, vada chování - nedostatečná podélná ovladatelnost a obtížes podélným vyvážením - účinnost jak výškovky, tak vyvažovacích plošek při vysokých rychlostech (nad 315 km h<sup>-1</sup>, kdy nestačil rozsah vyvážení a stroj byl "tižký na ocas") i při pomalém letu. Vysunutí klapek typu Fairey-Youngman, které zviřují jak nosnou plochu, tak její zakřivení, působilo silný a náhly klopivý moment "na hlavu", přičemž turbulentní úplav za nimi ještě dále snížil účinnost vodorovné ocasní plochy. Oba tyto jevy bylo třeba odstranit, a náprava probíhala v několika krocích - nejprve se měla poloha osy zavěšených výškovky (aerodynamické odlehčení), plocha a výchylky vyvažovacích a odlehčovacích plošek; nakonec se řešení našlo až propojením pohybu klapek se změnou nastavení stabilizátoru hydraulickou soustavou. Nicméně ještě než bylo toto řešení použito, první prototyp s vodorovnou ocasní plochou, částečně upravenou ve dílnách firmy Fairey ve White Walthamu (sem v listopadu 1949 přenesli zkušební lety právě kvůli dílenským kapacitám), "utrpl" 25. toho mí sice takovou ztrátu podélné viditelnosti, že Gp. Capt. Slade musel stáhnout plyn a přerušit vzlet. Následovalo neviditelné kmitání kolem příděné osy, a jím způsobené odskoky a dopady zlomily přední podvozkovou nohu, došlo k poškození vrtulových listů, motoru i draku. K dramatickému průběhu nehody bezpochyby přispělo lo prudké omezení výkonu a od ní odvozená ztráta účinnosti ocasních ploch zpomalení obtěkajícího proudu. Opravy škod a úpravy draku trvaly tři měsíce. K 1. březnu 1950, kdy došlo k obnovení zkoušek, již byly některé zásadní vady odstraněny, nicméně výškovka při stažení plynu nadále ztrácela účinnost snížením rychlosti obtěkajícího vrtulového proudu, zatímco síly v nožním úžení při malých výchylkách směřovky zůstávaly příliš nízké. Naopak křídélka vyžadovala k ovládní příliš velké síly. Přes tyto pošetění potíže se ale nakonec podařilo řízení Gannetu dotáhnout k těmto dokonale harmonii.

Zatímco zkoušky prototypů Gannetu (druhy, sériového čísla VR557, poprvé vzletl 6. července 1950) pokračovaly s obvyklou dávkou potíží, Admirálita přehodnotila své potřeby pro protiponorkový boj a vypracovala zadání, které poidalo jednoho člena posádky, aby se zvládl narušit pracovního zatížení, jež přinášel radar, nově doplněné akustické boje a další vybavení. Třetí letec, obsluhující protiponorkové systémy, byl součástí podmínek nové specifikace, vydané pod sifrou GR.117P. V jejím rámci byla protažena pumovníci tak, aby se do ní vešla torpéda spolu s akustickými bójemi. Výsledkem byla objednávka z června 1949 na třetí prototyp typu Fairey Q (WE488). Ten již zahrnoval požadované změny a až na několik výjimek - například velikost zadní kabiny - odpovídal sérii. Zmínila zadní kabina byla zprvu delší dvoumístná, s posádkou sedící proti sobě, ale brzy ji zmenšili na jednomístnou. Aerodynamický vliv jejího krytu zkoušeli poidáním dřevěného "hrbu" na habet prvního prototypu VR546. Kvůli dlouhým pumovníci a třetí kabině se výsuvná "popelnice" s radiolokátorem nakonec posunula vzad. Všechny tyto změny ale zhoršily stabilitu, takže se musela zviřt kýlovka, jejíž výšku ovšem omezovala světlá výška podpalubních hangárů. Řešení tedy přinesly trojúhelníkové kýly, namontované v polovině polorozpětí nad a pod stabilizátorem, které byly nejprve vyzkoušeny a pak zavedeny na strojích ze sériové výroby. Letové zkoušky probíhaly na základnách po celé Velké Británii. Následovaly vzlety a poidání na dracích vybavených katapulty a záchytnými lany a nakonec, 19. června 1950, poidal Lt. Cdr. G. R. Callingham s prototypem VR546 na letadlové lodi HMS Illustrious, což bylo vůbec první poidání turbovrtulového letounu na lodní palubě. Úspěch představovalo i dalších 24 poidání, která probíhala ještě téhož dne. Ukázalo se však, že při manipulaci na palubě má letoun tendenci překlápět se na záď - dosedalo na záď ový nárazník. Motorová skupina fungovala zcela bez potíží, zato integrace pohonné skupiny a draku byla složitější. "Naladit" synchronizaci motorů a protibížných vrtulí, zajistit jejich správné praporování a brzdí ní po vypnutí motoru, vyladit polohu listů pro letový a pozemní volnobíh a po konfiguraci pro nahazování byl náročný proces. Vynutil si vývoj ní několika specializovaných zařízení a nakonec i zavedení zvláštních provozních postupů.

Aby se odstranila tendence letounu převažovat se na záď, hlavní podvozkové nohy prvního prototypu byly vychýleny dozadu a podvozek zůstal dočasně (po dobu zkoušek) zablokovaný ve vysunutém poloze. Toto prodloužení rozvoru o 305 mm potíž vyešilo. Na sériových letounech již změnou sklonu nohou zavedli jako standardní uspořádání. Délka nohou si rovněž vynutila elipsoidní vybrání ve dřevěných pumovnicích, která umožňovala vysunutí a zatažení podvozku i při jejich otevření. Konečný výběr nového protiponorkového letounu probíhal v říjnu 1950; kromě již zmínovaného Blackburnu YB.1 se zúčastnil i typ Short SB.3, odvozený z letounu Sturgeon.

Gannet AS Mk.1. Po úspěchu Faireyova typu ve výběrovém řízení bylo 14. března 1951 objednáno 100 velmi potřebných Gannetů Mk.1 jako nejvyšší priority, ačkoliv třetí prototyp, WE488, s novým uspořádáním kabin, dlouhou pumovnicí a radiolokátorem posunutým vzad, vzletl poprvé až 10. května 1951. WE488 sice stále ještě neměl ní některé úpravy sériových strojů, nicméně GR.17 s ním dostal své jméno - Gannet. Aby se dodávky naléhavě potřebného protiponorkového letounu zrychlily, výrobu zahájili jak v továrně v Hayes, tak ve Stockportu. Jako pohonná jednotka posloužila Double Mamba ASMD.1

(Mk.100) o výkonu 1895 kW (2540 k) na hoideli a zhruba 3,60 kN tahu z výfukových trysek. První sériový AS Mk.1, WN339, poprvé vzletl 9. června 1953. První vyrobené kusy dostali výrobci draku, motoru a radiolokátoru, a dorazily i do A&AEE Boscombe Down k vývojovým pracím. Další Gannety pošli lili letce č. 703X na RNAS Ford v Sussexu pro vojenské zkoušky. V roce 1954 poslali dva stroje na zkoušky v horkém a chladném klimatu - do súdanského Chartúmu a do Kanady.

Gannet AS Mk.4. Tak, jak Gannet "ti žknul" díky požadavkům na další vybavení, potřeboval vi tší výkon. V roce 1954 byla Double Mamba 101 - výrobní verze ASMD.3 o 2045 kW (2740 k) a 3,65 kN tahu namontována do draku WN372 a 12. března 1956 zalétána. První nový AS Mk.4, sériového čísla XA412, poprvé vzletl 13. dubna 1956. Další úpravy na "AS čtyřkách" byly spíše méně významné - ni které nové čí změnily ně součástí elektrického vybavení, zaslepená kruhová okna ve hoideti před zadní kabinou (podobní upraveny ale zejména byly i ni které AS Mk.1) a objevily se i zesilující pásy na horním a dolním potahu koidla.

Britské Královské námořnictvo používalo Gannety v loďové službě od ledna 1955, když ustavilo 826. perut, do července 1960, kdy 810. perut vyřadila svého posledního protiponorkového Ganneta. Ačkoli jej v protiponorkovém boji nahradily vrtulníky, typ pokračoval po nikoliv zanedbatelnou dobu ve službě v jiných verzích. Prvním zahraničním uživatelem typu se stalo australské námořnictvo (Royal Australian Navy), respektive jeho námořní letectvo. Zakoupilo dostatek letadel pro vybavení dvou jednotek, celkem to bylo 33 kusů verze AS Mk.1 a tři cvičné. Sloužily od srpna 1955 do léta roku 1967, a rotovaly stádně u perutí č. 724, 725, 816 a 817. Druhým uživatelem mimo Británii se stalo západní mecké námořnictvo (Bundesmarine), které dostalo patnáct AS Mk.4 (a jeden T Mk.5). Používalo je od května 1958 do června 1966 u tří jednotek.

Třetím a posledním zahraničním zákazníkem, který zakoupil protiponorkové Gannety, byla Indonésie. V lednu 1959 si pro své námořní letectvo (ALRI) objednala osmnáct strojů. Fairey proto odkoupil zpět dvacet Gannetů AS Mk.1 a dva draky T Mk.2 od Ministerstva zásobování, aby je pro ALRI přestavil na Mk.4 a Mk.5. V polovině padesátých let další čtyři námořnictva rovněž projevíla zájem o protiponorkové Gannety - indické, kanadské, novozélandské a argentinské, ale bohužel se nakonec žádné zakázky do ti chtěly nerealizovat.

#### Seznam zkratek

A&AEE	Letecké a výzbrojní zkušební středisko
ADDL	pozemní nácvik poistání na palubě letadlové lodí
ADRS	automatický výpočetní systém pro určení polohy letounu
AP	průbojná (bomba)
ARI	palubní radiová instalace
ASR	záchranný (kontejner)
CRT	katodová obrazovka
ECU	zaměnitelná motorová jednotka
FAC	letecký podnik Fairey (H = Hayes, S = Stockport)
HE	vysoce výbušná (bomba)
IFF	identifikace vlastní-cizí
L/S	lehký skupinový závi sník pro pumy malých ráží
MC	(bomba) střední ráže
M/S	vícenásobný závi sník
RAE	Královský letecký ústav
RATO	vzlet pomocí startovacích raket
RNAS	námořní letecká základna
RP	neřízená raketová střela
SBAC	Sdružení britských leteckých konstrukčních kanceláří

#### Technický popis letounu Fairey Gannet AS.1 & 4

Gannet byl tímístný jednomotorový celokovový samonosný palubní jednoplošník se skládacím koidlem lomeným do W, vybavený zatahovacím podvozkiem a poistvacím hákem. Byl navržen a vybaven pro vyhledávání a ničení ponorek a hladinových i pobřežních cílů.

Trup značného objemu a stavební výšky je vyroben ze tří částí: přední, střední s integrálním centroplánem, a zadní. Trup je vyroben z podélníků, polopřepážek, výtuh potahu a potahových plechů, převážně z hliníkových slitin. Ocel se používá v mechanicky nebo tepelně velmi namáhaných dílech, jako jsou závi sy motorového lože, kování a závi sy koidla a řídicích ploch, výfukové potrubí apod. Výška trupu dovolila "naskládat" pod kabinu pilota motor a ještě pod ni prostor pro přílovy podvozek. Díky tomu měl pilot vynikající výhled přes prudce se svažující krátkou přílohu. První trupová přepážka je zdvojená, aby zachytila namáhání od motorové instalace a přílohy ového podvozku. Vstup vzduchu do motoru je součástí motorového bloku a při demontáži se s ním vysouvá z trupu na koleječích kvůli snadnosti obsluhy. Vstupní ústrojí je vyhříváno a odledováno elektricky, odporovou sítkou na povrchu.

Kabina pilota má pevný štítek, jehož střední část je ze 16 mm tlustého vrstveného skla a boční díly ze skla o tloušťce 9,5 mm. Na středním dílu je pneumaticky a mechanicky poháněný stírač. K odmíznutí skel slouží tři rované trubky - jedna otočná je umístěna na podél svislého dílu licoho sloupku v trného štítku a vyfukuje horký vzduch odebíraný za kompresorem na střední díl zasklení. Hydraulicky ovládaný odsuvný a odhazovatelný kryt kabiny s vypouklou průhlednou částí z organického skla Perspex je rovněž odmíznován horkým vzduchem. Ovládání krytu kabiny je umístěno na jak uvnitř, tak pro případ vyprošťování pilota v nouzi i zveně na boku. Odledovací soustava sestává z trysky pro střední díl štítku, čerpadla a nádrže na kapalinu, tvořenou převážně alkoholem. Ta slouží i k případnému odstranění oleje, nastříkaného na štítek z hlav vrtulů při jejich poruše.

Přístup do kabiny pilota poskytuje vyklápičí žebříček a pole stupaček a chytý na pravém boku trupu. Pilot sedí na výškově nastavitelném sedadle s prostory pro zádový padák v opěradle a pro sedák, v němž byl sbalený záchranný člun. Prostor ve hoideti trupu mezi přední a prostřední kabinou nad horními podélníky byl využit pro vybavení, mj. i pro nádrž hydraulické kapaliny. Na každé straně hoidetu trupu mezi přední a střední kabinou jsou dvě okna, vylepšující posádce výhled. Pod úrovní krytu kabiny je na obou bocích trupu kanál pro elektrická vedení, snadno přístupný zveně a tak zjednodušující údržbu.

Pod úrovní nosníků koidla a prostorem pro výfukové potrubí se nachází dlouhá pumovnice; na nosnou konstrukci centroplánu jsou tak přímo upevněny závi sně body pro závi sníky zbraní. Dvě pumovnice jsou vybaveny spinačemi, které brání nechtěnému odhozu zbraní při zavřených dveřích.

V zadní části středního dílu trupu, nad nábi žnou hranou koidla, je umístěna střední kabina s místem navigátora (pozorovatele), sedícím ve směru letu. Vypouklá průhledná část kabiny z Perspex se odsunuje ručně, s ovládacími rukojeťmi uvnitř i vně kabiny kvůli otevírání v nouzi. Navigační a rádiové vybavení zabírá v této kabině většinu prostoru. Za odtokovou hranou koidla je kabina pro třetího člena posádky - operátora radiolokátoru a dalších rádiových prostředků. Ten sedí zády ke směru letu, překrytý jeho kabinou je odsunovatelný ručně. V zadní části kabiny je obrazovka radaru a jeho ovládání, tvořící ústřední část protiponorkového vybavení letounu.

Všechny kabiny jsou vyhřívány horkým vzduchem, odebíraným od kompresoru motoru: toto topení je ovládáno pilotem. Chladný vzduch je přiváděn zveně pomocí lapačů na povrchu trupu a jeho mísení s horkým vzduchem z topení sídí každý člen posádky sám. Zadní díl trupu obsahuje za třetí kabinou prostor pro zatahovací válcový kryt radiolokátoru. Na samém konci konstrukce zadní části trupu jsou upevněny ocasní plochy.

Ocasní plochy. Dvounoskový vodorovný stabilizátor je jednodílný, průběžný a pomocí kování na předním nosníku výkyvně závi šený ve výjezu v zadní části trupu. Jeho žebra jsou lisovaná, s lomenými odlehčovacími otvory; nastavení stabilizátoru lze za letu měnit (mechanismem působícím na zadní nosník, hnaným hydraulickým pracovním válcem) podle požadavků na vyvážení. Zároveň se jeho nastavení automaticky mění v závislosti na poloze vztlakových klapek. Výškovku tvoří dvě propojené poloviny - levá na odtokové hraně nese rozměrnou vyvažovací klapku, pravá zas odlehčovací (servo) klapku. Kýlovku tvoří nosníky s průřezem míleho U, přičemž přední je silně skloněn vzhled k vrcholu SOP; zadní je svislý, podél zadního čela trupu. Křídlo je nedílnou součástí zadního dílu trupu, zatímco přechodový díl do kýlovky je tvořen snímatelným panelem.

Vyvážené směrové kormidlo má v "rohu" aerodynamického vyvážení i závaží hmotového vyvážení. Konstrukce je podobné výškovému kormidlu, a je opatřeno za letu stavitelnou klapkou směrového vyvážení. Nad a pod ní zabírají část odtokové hrany spoilery, které vyřešily problémy se směrovou říditelností (úhlností kormidla) při jeho malých vychýlkách. Pomocně kýly jsou totožné, pravý a levý. Sestávají z horní a dolní poloviny, každé tvořené nosníky, žebry a potahem. Poloviny jsou upevněny svorníky (šrouby) na nosníky výškového stabilizátoru a s jeho povrchem je sjednocují odnímatelné plechové přechody.

Koidlo je celokovové, samonosné, dvounoskové, s nosným potahem upevněným zapuštěnými nýty. Má profil řady NACA 23 u košene a NACA 23010 na koncích. Pro úsporu místa se skládá pomocí hydraulických pracovních válců, v případě potřeby i po ručním odjístí ní výsuvných uzamykacích čepů, za pomoci kladkostroje nebo vrátku. Ve složené poloze (v hangáru) se složené koidlo opírá o odnímatelné trubkové podpěry.

Lisovaná žebra jsou odlehčena otvory a ztužena prolisováním i doplujícími kovovými profily. Kromě košenových částí (centroplánu) tvoří každou polovinu koidla střední a vnější díly, které jsou na koncích sklopně spojeny vždy dvěma frézovanými výkvyky, které tvoří jednak závi sy, v nichž se koidlo sklápí, jednak dutiny pro dva páry uzamykacích čepů, jež se ovládají hydraulickými válci ve středních dílech koidla přes soustavu táhel a pák. Na uzamykacím mechanismu jsou červeně výstražná svítla, která, jsou-li viditelná, varují, že koidlo není uzamčeno. Jakmile zmizí, slouží jako viditelné potvrzení toho, že čepy zapadly na místo a že koidlo je bezpečně uzamčeno v rozepjaté poloze. Uvnitř nábi žné části centroplánu a středních dílů koidla jsou prostory s hladkým vnitřním potahem, v nichž jsou umístěny vakové palivové nádrže. V nábi žné hraně vnějšího dílu levé poloviny koidla poblíž závi sy skládání je umístěn fotokulomet, pojíždí cí svítla jsou v obou vnějších dílech koidla.

Hydraulicky ovládané vztlakové klapky typu Fairey-Youngman jsou v zatažené poloze zapuštěny do patřičně tvarované spodní odtokové části centroplánu a středních dílů koidla. Jejich vysunutí začíná svislým pohybem dolů, jímž nejprve vznikne štírbina, a až potom se pohnou dozadu a dolů, podobně jako Fowlerovy klapky čimž zvi tší jak zakažení profilu, tak nosnou plochu. Klapky se kvůli své složitosti kinematicky pohybují ve vodičkách a pákách; jsou také synchronizovány, pravé a levé, mechanickým propojením řídicích ventilů, které regulují tok kapaliny do a z pracovních válců. Vyvážená koidla, jejichž vychylování je usnadněno odlehčovacími klapkami, jsou závi šena na zadním nosníku jednoduchými kováními a ovládná táhly a pákami. Ploška pořízeného vyvážení je umístěna na vnější části odtokové hrany levého koidla.

Koncové oblouky koidla jsou snímatelné a nesou navigační a polohová svítla. Podvozek je tříkolový, přílovy, s jednoduchými hlavními a zdvojeným přílovy kolem. Nohy hlavního podvozku jsou závi šeny na výkvcích, tvořících vnější žebra centroplánu, a zatahují se k trupu do prostoru mezi předním a zadním nosníkem koidla. Pro úsporu místa v zatažené poloze se při zatahování všechny nohy podvozku mechanicky zkracují zasunutím tlumičů. Přílova noha se zatahuje vzad. Všechny nohy mají vzduchokapalinové tlumiče Fairey o dlouhém zdvihu, navržené tak, aby při poistání pohltily svislou rychlost 5 m s<sup>-1</sup>. Každá



hlavní noha je vzepřena vzpírání, která zachycuje podélné síly, a zlomovací vzpírání, která zachycuje síly příčné. Zatahují se kapalinovými válci, upevněnými k hornímu konci nohy a ke koncovým žebřím centropoplánu. Nezávislé pářící ové kolo se samo ustředí uje; jeho kola se při pohybu po zemi otáčí navzájem nezávisle, ale při vzletu zrychlení sepne odstředivou spojku, která osy kol navzájem spojí, čímž se zabrání jejich kmitání. Všechny podvozkové nohy nesou kola letmo, na krátkých vodorovných osách, a jsou vybaveny nůžkovými články, zachycujícími otočný moment kolem svislé osy od jejich umístění ní mimo osu.

Podvozek v zatažené poloze kryjí dveře, hladce navazující na okolní potah křídla a trupu.

Dveře při otevření podvozku, s výjimkou dvou malých, mechanicky ovládaných dvířek pro nohu a vzpírání, se otevírají pomocí kapalinových válců tak, aby mohl podvozek projít a potom se opět zavírají. Je-li třeba, lze je mechanicky otevřít pro přístup k vnitřnímu podvozkovému prostoru.

Hlavní kola Dunlop jsou typu AH.9729, s pneumatikami o rozměru 840 x 250 mm a nesou kapalinové brzdy stejné značky. Příčné kola typu AH.50193 nejsou brzděná; mají obrouče o rozměru 480 x 160 mm.

Záhytný přístávací hák, ovládaný a tlumený vzduchokapalinovou soustavou, vyčnívá v uložené poloze vodorovně vzad z podocasního výřezu. Tah lanové smyčky, spojující letoun s vozíkem katapultu při vzletu, působí na pár háků na bocích trupu pod nábižnou částí křídla.

Pohonná skupina je upevněná na první trupovou přepážku ve třech bodech a kryjí ji aerodynamické díly. Motor Armstrong Siddeley Double Mamba je zdvojená pohonná jednotka, propojená společnou převodovkou (reduktorem). Pěsto, že mají společný vstup vzduchu a skříně reduktoru, jsou oba motory na sobě navzájem provozi nezávisle, s oddělenou palivovou, olejovou a řídicí soustavou. Každý motor je spuštěn startérem BTH QT19 s pyrotronami zdvojenými pro opakované nahazení. Levý motor se také v běžném provozu může nahazovat stlačeným vzduchem. Motory a příslušenství tvoří jednotnou zamítnutelnou pohonnou jednotku (ECU), v Gannetech AS Mk.1 je ECU Mk.10001 (s motorem ASMD.1) a v Gannetech AS Mk.4 verze Mk.10101 (s ASMD.3). Všechny motory jsou jednohřídelové, s desetiřadovým osovým kompresorem a dvoustupňovou turbínou. ASMD.1 má 6 trubkových spalovacích komor, zatímco výkonní jsi ASMD.3 už spalovací komoru prstencovou. Levý motor pohání přední vrtuli, pravý zadní. Výfukové plyny proudí do hliníkové fólie izolovaného potrubí ze žáruvzdorné oceli, vedeného pod podlahou kabin a ústícího do trysek, umístěných po obou stranách trupu za odtokovou hranou křídla. Příslušenství motoru je soustředěno na skříně motoru a reduktoru a zahrnuje mj. praporovací řepadla Rotol, dvě vrtulové řídicí jednotky od téhož výrobce, vysíláče otáček rotů Smiths, dva spouštěcí motory BTH, dva elektromotory BTH nebo Rotax o výkonu 6 kW (8 k), dvě komory a šest pyrotechnických patron startérů, čtyři zapalovací cívky a palivová řepadla Lucas.

Vrtule s konstantními otáčkami od firmy Rotol jsou plně praporovatelné. Přední je typu RF.104/4-20-4/9 o průměru 3391 mm a zadní typu RB.104/4-20-6/9. Duralové listy mají profil NACA řady 16.

Palivová soustava je tvořena pěti nádržemi o celkovém objemu 2105 litrů a dvěma odhazovacími palivovými nádržemi po 368 litrech, jež se mohou zavít do pumovnice. Palubované spádově plněné nádrže jsou vakové, z pogumované tkaniny, hlavní nádrž má objem 586 litrů a je umístěna mezi předním a středním prostorem posádky, mezi nosnou konstrukcí centropoplánu. Nádrže v nábižných hranách centropoplánu pojmu 464 litrů paliva, nádrže ve vnitřních částech křídla se mohou naplnit 295,5 litry. Z křídelních nádrží se palivo dopravuje do hlavního tlakem vzduchu, odebíraného od kompresorů motorů. Motory jsou zásobovány podávacím řepadlem v hlavní nádrži a dvěma regulačními řepadly, poskytujícími množství paliva dle polohy plynové páky. Olejová nádrž o objemu 41 litrů se plní jen 29,5 litry mazadla OEP-71, aby bylo místo na případné pílně.

Hasicí soustava tvoří vždy jedna tlaková nádob Graviner s metylbromidovou náplní v každé sačce hlavního podvozku; trubkový rozvod od ní vede do prostoru spalovacích komor obou motorů a na reduktor vrtulí. Setrvačnost zapínání ventilů v případě nárazu při nouzovém přistání automaticky spouští hasicí soustavu aktivací pyrotechnických ventilů v hlavách nádob; zároveň odpojí palubní elektrickou síť od zdroje. Jako variantu může spustit hašení a odpojit elektřinu hlavním vypínačem sám pilot z kabiny. V prostředním a zadním prostoru posádky jsou navíc umístěny ruční hasicí přístroje.

Hydraulická soustava využívá v tlusinou součástí vlastní konstrukce a výroby firmy Fairey její celou náplň tvoří kapalina (hydraulický olej) OM-15, poháněný řepadlem Lockheed Mk.7 o pracovním tlaku 17,2 MPa. Tento tlak se rozvádí přes akumulátor o objemu 3,3 litru, přičemž nouzovou zásobu tlaku zajišťuje akumulátor o objemu 4,9 litru. Rovněž pro nouzové ovládní brzd slouží hydraulický akumulátor s přeetečním tlakem vzduchu 8,3 až 9 MPa. Dvě ruční hydraulická řepadla zajišťují pohyb krytu pilotní kabiny, jedno uvnitř kabiny, druhé zveně na pravém boku trupu, přístupné ze země.

Kyslíková soustava. Pouze pilot je zásobován kyslíkem. Stlačený O<sub>2</sub> je uložen v tlakové nádobě Mk.5D, umístěné v zadním prostoru pro příslušenství na levé straně trupu. Dýchá se vybaven šestičlenným kyslíkem a regulací odběru dle potřeby (kyslíkovou sprchou).

Elektrická soustava pracuje s napětím 24 V a napájí ji 200voltový třífázový alternátor Rotax typ N.0301 o výkonu 30 kVA a dva 6kW stejnosměrné generátory typu 515 o jmenovitém napětí 24/30 V. Do zadního prostoru pro akumulátorové baterie bylo možné umístit buď jednu o napětí 24 V (typ H) s kapacitou 40 Ah, nebo dvě sériově zapojené 12V baterie typu C o kapacitě 25 Ah. Celkem devět těchto baterií pokrývá potřeby napájení palubních přístrojů a vybavení - radiolokátoru, radiostanic, setrvačkových přístrojů a rovněž vytápění ní - stlačeným nebo stejnosměrným proudem. Jako u ostatních soustav

i elektrická vedení je tažena v objímkách hlavní společnými kanály, aby se usnadnila jak montáž a demontáž, tak i opravy. V tlšina elektrického vybavení je umístěna v předním prostoru kabiny operátora.

Řízení je klasické, s řídicí pákou a pedály propojenými s ocasními plochami a křídélky soustavou táhel a pák opatřených válečkovými a kulíčkovými ložisky. Řídicí páka má rukojeť ve tvaru oka s tlačítky pro odpalování raket, shozu pumové a jiné výzbroje, spínačem nouzového vypnutí autopilota a přepínačem radiostanice a interkomu. Pedály z lehké slitiny s ovladači brzd jsou upevněny na konci vahadla nožního řízení, jež lze přestavit podle délky nohou pilota. Plošky směrového a podélného vyvážení jsou ovládnuty ručními koly vyvážení v kabině pilota, převod otáčení těchto kol na plošky probíhá válečkovými řetězy, řetězovými koly a lany. Přičemž vyvážení zajišťuje elektrický motor, ovládnutý spínačem. Gannet má autopilot Mk.11, jenž ovládá křídélka, výškovku a směrovku elektrohydraulicky.

## Výzbroj a výstroj

Gannet byl zkonstruován pro protiponorkový boj a zároveň mohl vykonávat strategický průzkum, vyhledávání a útok proti hladinovým plavidlům. Ve své druhotné roli mohl sloužit pro obranu pobřeží a hlídkování, zároveň posloužil i pro výcvik posádek. Pro splnění těchto úkolů byly stanoveny následující role s celkem osmadvaceti kombinacemi výzbroje: bojová (13), zaminovací (5) a cvičná (10); další dvě volitelné díle varianty byly ještě určeny pro první roli (viz schéma zbraňových kombinací na str. 35).

Gannet nenesl žádnou pevnou (hlavovou) výzbroj a v tlšina pumové a ostatní výzbroje se ukrývala v pumovnici. Pod křídlem byly umístěny závislé body pro nezávislé rakety a dva pylony pro vnější podvěsy.

V pumovnici se nacházelo třináct závislých bodů, z nichž osm nesly dveře pumovnice. Deset závislých bodů bylo rozmístěno na dvou podélných nosnících na stropě pumovnice, umožňujících upevnit závislé sniky pro torpéda a pumy, rotační vypouštěcí zařízení a malé vícenásobné závislé sniky. Velké vícenásobné závislé sniky a závislé sniky pro lehké pumy bylo možné upevňovat vždy jen na dva přičlenění sousedících závislých těl zároveň, tedy "spojení" přes oba dva nosníky.

Závislé sniky s označením 100/1,000lb No.3 Mk.1, typ EM/EF, sloužily k zavěšení 460mm torpéda Mk.30 o hmotnosti 320 kg, zatímco závislé sniky typu 100/1,000lb No.1 Mk.1, typ EM/EF, byly určeny pro 68kg padákovou minu O Mk.1, minu A Mk.7 o hmotnosti 477 kg nebo minu A Mk.8 ráže 227 kg, nebo pumy Mk.18-21 typu MC ráže 227 kg, 227kg pumy typu SAP nebo pumy typu MC ráže 454 kg. Rotační vypouštěcí zařízení (bez aerodynamických krytů) neslo šest všesměrných akustických bojů typu T.1945, zatímco tři směrové akustické boje T.1946 byly upevněny na malém vícenásobném závislém sniku typu No.2 Mk.1. Velký vícenásobný závislé snik No.1 Mk.1 (na přičleněném držáku) byl určen pro tři hlubinné pumy Mk.11 ráže 114 kg nebo tři směrové akustických bojů T.1946. Lehký pumový závislé snik typu A (na přičleněném závislém sniku) sloužil k upevnění čtyř všesměrných akustických bojů typu T.1945, čtyř cvičných pum o hmotnosti 4,5, 5 a 11 kg, čtyř 1,6kg plovoucích dynamických svítilnic typu No.1 Mk.1, čtyř 4,5kg protiponorkových cvičných indikátorů No.1 Mk.1 nebo čtyř 114mm cvičných svítilnic ráže 10,9kg.

Samostatný závislé snik byl umístěn v uprostřed pumovnice pro jeden závislé snik typu 1,000/2,500lb Mk.2 pro torpéda a pumy, umožňující nést buď jednu minu A Mk.9 o hmotnosti 862 kg, 908kg minu A Mk.12 nebo průbojnou (protiponorkovou) pumu stejné ráže. Na každé straně pumovnice byly dva závislé sniky pro speciální boje závislé sniky typu FAC nesoucí celkem čtyři akustické boje; nicméně ve službě se však tyto pozice příliš neužívaly. Na závislých Fairrey namontovaných ve zvláštních polouzavřených pouzdrech a upevněných po čtyřech na každé vnitřní straně rozměrných pumovnicových dveří, bylo možno nést menší náklady. Každý z těchto držáků FAC mohl nést buď jedinou 114mm cvičnou svítilnici ráže 11,9 kg (mohly být typu No.1 Mk.1, No.2 Mk.1 nebo No.3 Mk.1) nebo 9,5kg námořní značková (používaly se typy No.2 Mk.1 a Mk.2 nebo No.4 Mk.1). Svítilnice bylo možné upevňovat pouze na dvě levé a pravé zadní pozice. Rozmístění závislých bodů v pumovnici, alternativní uspořádání nákladu a přehled přičlenění jednotlivých závislých těl s nym bodům lze nalézt na str. 35.

Dva křídelní pylony mohly nést následující výzbroj: rotační vypouštěcí zařízení (s aerodynamickými kryty) pro šest všesměrných akustických bojů T.1945 na univerzálním křídlovém závislém sniku, záchranný kontejner typu G na univerzálním křídlovém pylonu upevněném na odhazovacím závislém sniku 100/1,000lb Mk.1 No.1, typ EM/EF (s aerodynamickým krytem) nebo lehký pumový závislé snik (s adaptérem) pro čtyři protiponorkové cvičné indikátory No.1 Mk.1 (tento závislé snik byl nesen jen na levé straně).

Nezávislé rakety byly nesené na odpalovacím zařízení Mk.8 typ 16 pro maximální šestnáct raket ráže 76 mm s 11kg nebo 27kg bojovou nebo osvítlivací hlavici Mk.1, umístěným pod střední částí křídla. Tento systém se skládal z osmi "kolejnic" a rakety na nich byly uspořádány buď v jedné řadě nebo dvou "patrech" pod sebou. Alternativní bylo možné použít instalaci raket Mk.5 typ 24 s celkem dvaceti čtyřmi raketami ve třech řadách pod sebou, ačkoli v oficiálních příručkách tato varianta uvedena není. Na Gannetu vyzkoušeli i tři rakety, včetně 477kg typu Uncle Tom, 127mm vysokorychlostních leteckých raket (HVAR) Mk.5 a francouzských raket Matra T10 ráže 105mm na odpalovacím zařízení Mk.12.

Pro zaměření nezávislých raket i pum sloužil gyroskopický zaměřovač Mk.4E upevněný na výsuvném držáku ve výřezu v horní části palubní desky pilota. Pro dokumentování průběhu a výsledku bojové činnosti sloužila záznamová kamera Mk.3, upevněná nad gyrozáměřovačem, a fotokulomet G.45B Mk.3 v nábižné hraně levého vnějšího dílu křídla.

Na spodku zádi trupu za krytem radiolokátoru byly umístěny čtyři trubkové

výmětlice s elektromechanickými zámky pro plovoucí kombinované pyrotechnické značkovací - dýmové a světelné.

Dolet a vytrvalost Gannetu zlepšovaly dvě předávané odhazovací palivové nádrže v pumovnicích, každá o objemu 368 litrů. Původně se uvažovalo i o použití dvou 455litrových vnitřních odhazovacích nádrží pod křídlem nebo jedné pod pravou polovinou křídla (a s dalšími podvěsy pod levou polovinou), avšak v oficiálních dokumentech pro protiponorkové Gannety o nich není zmínka. Ke zkrácení vzletu se mohly používat pomocné raketové urychlovače (RATO) na třibodových závěsech na horním povrchu košenového dílu křídla.

Radiovybavení, umístěné v navigátorovi kabině a v kabině radisty a radarového operátora a ve vyhrazeném prostoru v zadní části trupu, zahrnovalo rádiová a radiolokační zařízení. Tvořily je mikrotelefonní soustava (se zesilovačem A.1961), univerzální krátkovlnný (HF) transceiver (vysílá a přijímá) ARI.5206 (později nahrazený typem ARI.18032), VKV (VHF) stanice ARI.5491 (s vysíláním a přijímáním TR.1934 a 1935), radiopolokompas ZBX ARI.5307 (s přijímáním R.1585), sloužící spolu s VKV vybavením k navigaci, přijímá signálů akustických bójí ARI.5487 R.1933 (později doplněný dálkovými kursovými indikátory ARI.18103) a radiovýškoměr AYF pro malé výšky ARI.5284 (s vysíláním/přijímáním typu RT-7/APN-1). Radarová instalace zahrnovala sestavu ARI.5838 radiolokátoru Ferranti ASV19B (anténa typu 123, zesilovač A.3700, gyroskopická stabilizační jednotka typ 5 a vysílá/přijímá TR.3699) a sestavu ARI.5679 identifikátoru vlastní-cizí IFF Mk.3 (vysílá a přijímá typu AN/APX-1 s anténou AS-32), později nahrazený soustavou IFF Mk.3G (označení ARI.5848) se zástavbou AN/APX-6 se dvěma všesměrovými trojúhelníkovými anténami typu 100. Australské Gannety měly odlišnou VKV stanici, se dvěma páry antén na trupu a na košenových částech křídla; radiopolokompas ZBX byl odstraněn a objevila se nová mešerová anténa VKV radiostanice za zadní kabinou. Ni mecké a indonéské letouny rovněž nenosily ZBX, a indonéské navíc neměly ani antény identifikačního zařízení vlastní-cizí. Ni mecké Gannety byly rovněž vybaveny jinou VKV radiostanicí a příslušnou anténou mi umístěnou pod trupem. Rozmístění antén radiovybavení a radiolokátoru je zobrazeno na str. 32.

Navigační vybavení sestávalo z automatického výpočetního systému pro určení polohy letounu ADRIS (tvořeného přístroji AMU Mk.2, API Mk.2, GPI Mk.2 a WFA Mk.1B), gyroskopu Mk.4B a záložního magnetického kompasu typu E2A (později E2B), mapového stolku a poloautomatického zobrazovacího mapového indikátoru uložených výšvuní v prostřední (navigátorovi) kabině. Vybavení pro fotopřímku tvořila ruční kamera K.20 pro šikmé snímkování umístěná v prostřední kabině.

Další vybavení sestávalo ze signální pistole No.4 Mk.1 (rovněž u navigátora), dvou ručních hasičských přístrojů (v přední a zadní kabině), lékárníček, svítilen, hodinek, termosek na nápoje, sanitárního zařízení, navigačním "komputeru" a výpočetních pomůcek. Upínacími pásy typu ZB se v kabině poutali jak pilot, tak navigátor, zatímco radarový operátor používal pásy typu Z, pokud měl o jeho sedadlo opatřeno popruhy, nebo jeden pás typu Z a jeden typu ZA, pokud měl opatřeno opěradlo (od konce roku 1957). Sedadla byla zkonstruována pro zádové padáky a pro sbalené záchranné čluny typu K nebo L, tvořící sedák.

## Zbarvení a označování

Barevná schémata, jimiž byly opatřeny protiponorkové a útočné Gannety ve službě i všech čtyř námořnictev, byla poměrně jednoduchá a vycházela ze standardního schématu používaného britskou Fleet Air Arm.

Prototyp byl původně v barvě nenatěného kovu. Stroje ze sériové výroby (včetně obou dalších prototypů od samého počátku) měly povrchovou úpravu podle předpisu Ministerstva pro leteckou výrobu (MAP) - vzoru è. 2 (Pattern No.2) z října 1946, který požadoval opatřit horní plochy odstínem zvláštní tmavé námořní šedi (Extra Dark Sea Grey - EDSG) a spodní plochy odstínem nebeské (Sky). Hranice mezi oběma barvami měla být ve čtvrtině výšky trupu, bráno odshora, odstín Sky měl pokrývat i boky vislého ocasní plochy (s výjimkou zužujícího se pruhu na náběžné hraně kýlovky) a pomocných křídel na VOP.

Použity byly lesklé nátirové hmoty (snižující odpor a zvyšující odolnost povrchové úpravy) v souladu s britskou normou BS 381C: odstín EDSG měl číslo 640 a odstín Sky číslo 210.

Od 1. června 1954 bylo nařízeno "přetáhnout" horní barvu, zde tedy EDSG, do vzdálenosti 152 mm na spodní povrch křídla a VOP, počítáno od náběžné hrany dozadu.

Výsostné znaky - kokardy typu D - s poměrem průměrů mezikruží 1:2:3, schválené předpisem AMO A.413/47 z května 1947, byly namalovány na obvyklých šesti místech na křídle a trupu (průměr znaků byl v obou případech 813 mm), a letouny nenosily trikoloru na SOP. Sériové čísla v černé barvě byla nastříkána na boky zádi trupu a pod křídlem. Písmena a číslice na křídle měly výšku 812 mm a byly aplikovány v obráceném smyslu (tj. čitelné vždy od konce křídla). Na trupu se u sériového čísla objevil i nápis 'ROYAL NAVY' (oba nápisy měly výšku 102 mm). Poslední číslice sériového čísla pod křídlem sahala na centroplán a překrývala část hlavního podvozku, ale od stroje sériového čísla WN344 bylo číslo posunuto zcela mimo dílčí čáru mezi centroplánem a střední částí křídla. Od konce roku 1956 byly znaky v nápisu na zádi trupu zvislého tvaru na výšku 305 mm, a způsobily tak změnu v umístění sériového čísla. Výrobní číslo, psané číslicemi 25 mm vysokými, bylo umístěno na vnitřní straně letadel za jménem provozovatele. Prototyp nesl označení žlutým písmenem P v žlutém prstenci 25 mm širokém, o průměru 812 mm, namalovaným za trupovým výsostným znakem.

Individuální označení letounu tvořila třímištná taktická čísla (kódy přidělené perutím) 610 nebo 660 mm vysoká, a kódová označení mateřských letadlových lodí i pozemních základů (např. 406 nebo 610 mm vysoká); v obou případech

byly kódy v černé barvě. Kódy perutí se malovaly na trup, za kokardu (počáteční podoba) nebo na přídi (od r. 1956) a označení mateřské lodi či pozemní základny se objevilo na kýlvonce. Kódové označení letounu se občas vyskytovalo malým písmem na náběžných hranách centroplánu (obvykle poslední dvě číslice), a to buď bílými písmeny na černém obdélníkovém podkladě nebo naopak, černými na bílém.

Odznaky a emblémy jednotek se na Gannetech objevovaly poměrně často po obou stranách kýlovky, na přídi trupu a ní kódy i na pomocných stabilizačních ploškách na VOP. Vrtulové kužely a stabilizační plošky občas dostaly nátiř v barvách jednotky.

Gannety od Royal Australian Navy používaly maskovací schéma britského FAA v odstínech EDSG a Sky, v souladu s doplněným platným po červnu 1954. Zpočátku si zachovaly i britské výsostné znaky, ale později je nahradilo označení australskými znaky s červenou siluetou klokanu ve středě. Na křídlech kokardách byl klokan vždy otočen nohama k podélné ose letounu. Umístění sériových čísel a kódů zachovávalo britský styl, přestože označení příslušnosti ke zbraní na bocích zádi trupu se omezilo na slovo 'NAVY' a nad sériové číslo přibyla zkratka R.A.N. Černý, 812mm vysoký nápis 'NAVY' nahradil sériové číslo na pravém středním dílu křídla, kdežto podoba sériového čísla pod levým křídlem zůstala nezměněná.

Barevné schéma letadel námořnictva spolkového Ni mecka se nelišilo od pozdního tvaru používaného britskou FAA - tedy kombinace EDSG a Sky, s přesahy tmavě šedé barvy pod náběžné hrany křídla a stabilizátoru. Černé, bílé lemované kříže na šesti místech byly umístěny na trupu a na horní a spodní ploše křídla (všechny o rozměrech 720 x 720 mm). Doplovovala je obdélníková černo-žluto-červená trikolora o rozměrech 380 x 250 mm na kýlvonce. Způsob přidělení kódů a sériových čísel používaný Ni meckou od roku 1955 požadoval, aby byly Gannety identifikovány dvěma písmeny (určení a jednotka) a třemi číslicemi (první označovala letku nebo roj, zbývající konkrétní letadlo). Kód (používala se pouze kombinace písmen UA) byl umístěn po obou stranách výsostného označení tak, že písmena byla vždy nalevo a číslice napravo od kříže (výška nápisu v černé barvě byla přibližně 350 mm). Poslední dvě číslice kódového označení se opakovala ve žluté barvě na náběžné hraně centroplánu. Černá kotva v kruhu o průměru 620 mm, znak námořního letectva, byla na přídi trupu. Označení typu a kód (vysoké 25 mm) byly namalovány přímo pod trikolorou na kýlvonce (např. MARINE GANNET UA 108), zatímco výrobní číslo (např. F9377) bylo umístěno za velkým kódem na obou stranách zádi trupu. Emblémy jednotek se ní kdy objevovaly buď na vyklenutém krytu na trupu pod vnitřním štítkem nebo na horních pomocných křídlech (případně na obou místech). Letouny indonéského námořnictva se rovněž označovaly podobaly strojům FAA, ponechávající si původní vzor kamufláže è. 2. Tyto Gannety nesly jak starší, tak novější verzi zbarvení s barvou EDSG buď nepřetáženou nebo přetáženou pod náběžné hrany. Indonéské výsostné znaky se objevily na přídi, pod křídlem vpravo a na křídle vlevo. Černý nápis 'ANGK LAUT' na bocích zádi trupu byl přibližně 320 mm vysoký, pod křídlem vlevo (v černé barvě) a na křídle vpravo (bílý) měl výšku 620 mm. Sériové čísla byla napsána pod označením indonéského námořnictva; u většiny tmavých Gannetů se na kýlvonce opakovaly poslední dvě číslice sériového čísla. Vnitřek kabin a přístrojové desky byly opatřeny nátiřem matnou černou barvou, sedadla rovněž černou nebo zůstala v přírodní hnědočervené barvě bakelizovaného materiálu, polštáře za zády i opěradla hlavy byly z černé kůže. Podvozkové nohy a vzpěry měly barvu Sky, disky kol hlavního podvozku hliníkovou. Vnitřní plocha disku pravého předového kola byla středně zelená, levého pak červená. Podvozkové šachty a jejich dveře a kryty zevnitř měly barvu Sky, šedo zelenou nebo světle šedou. Strop šachty přídi ového podvozku byl černý. Vnitřek pumovnice (včetně vnitřní strany dveří) a pylony pod křídlem měly odstín Sky. Přistávací hák byl obvykle natěněn barvou odstínu Sky, ní kdy byl doplněn černými pruhy; ní které háky dostaly nový nátiř šedou barvou.

Vrtulové listy byly černé se žlutými špičkami širokými 102 mm, u košene každého listu byla žlutá typová tabulka. V tštinu letadel "zdobil" stříbrný pás kolem vstupu vzduchu do motorů a k chladičům oleje. Vnitřek vstupu vzduchu byl buď stříbrný nebo Sky (část pokrývající za vrtulovým kuželem), zatímco zadní část s žebry byla černá. Výfuky měly barvu nenatěného kovu, ní hem provozu nabyly slabě načervenalé barvy vyžehnané žáruvzdorné oceli. Vnitřky spojující skládací křídla byly nastříkány odstínem Sky, ale později mohly být i přestříkány stříbrnou barvou; odtahovací vzpěra byla červená. Kryt radaru býval v tštinu černý, ale jsou známy i "radomy" s odstínem Sky nebo světle šedé.

Chodníky a 25 mm široké hranice pochozích ploch na křídle byly černé. Pro orientaci byly stupačky na pravém boku trupu "spojeny" červeným (později černým) kosočtvercem. Na ní meckých, jakož i na indonéských strojích (zejména na těch později dodaných) bylo toto označení již jen v černé barvě.

Popisky (výstražné inspekční nápisy, razítka aj.) byly na plochách v barvě Sky černé (ní kdy červené) a bílé na tmavě šedých plochách. Ni mecká letadla zpočátku nosila smíšené popisky v angličtině a ní měnění, přičemž anglické byly později nahrazeny ní meckými ekvivalenty. Malé požární výstražné panely a otvory pro hašení uvnitř motorového prostoru na přídi byly natěněny červenou barvou. Označení míst rukojetí odhozu kabiny a vyprošťování posádky měly barvu žlutou.

Publikace Fairey Gannet AS.1 & 4 (protiponorkové a protiletadlové verze) - český text

Kat. è. 4+023 Autoři textu - Martin Velek, Michal Ověščík, Karel Susa

Výkresy a kresby - Karel Susa, Michal Ověščík, archiv MARK I

4+ © je chráněná obchodní značka

Vydal MARK I s.r.o., PO Box 10, 100 31 Praha 10 - Strašnice, Česká republika

© MARK I s.r.o., 1. vydání, Praha 2007