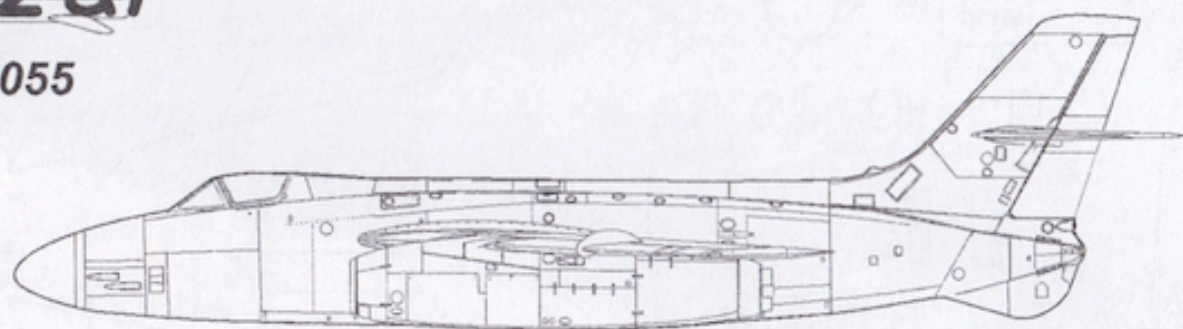


AZUR

A055

1/72



VAUTOUR IIN "IDF All Weather Fighter"

GB

When the World War II has ended France desperately tried to catch up on jet aircraft development of USA, USSR and Great Britain. They also have to deal with the nationalization of the French industry that took part before the war. Many jet prototypes were constructed in France since 1945 but few reached mass production. One of the successful types of this era was bomber, ground attack and all weather fighter SO.4050 Vautour II. French Armée de l' Air ordered Vautours especially in versions IIN and IIB. It was developed by SNCASO but the mass production was shifted to Sud-Aviation associations (originated from merging SNCASO/Ouest Aviation and SNCASE). In 1950 French Armée de l' Air issued specifications calling for multi role twin-engined aircraft type. In particular versions, this aircraft should be capable of night fighting, conventional horizontal bombing and ground attacks. Through the preliminary studies considering SO.4010, 4011 and 4015 the design team led by J. Ch. Parot reached the final proposal SO.4050. This was all metal mid-fuselage mounted swept wing and tail planes using bicycle-type landing gear. ATAR engines that were developed by German designers in France were mounted in gondolas, one under each wing half. The development was quite challenging; in total, three prototypes were built, subsequently modified during trials, and then followed by five pre-production machines to test all demanded version of the aircraft. These were IIN night fighter, IIB bomber version and IIA ground attack version. French Armée de l' Air ordered Vautours especially in versions IIN and IIB. The night fighter version was accepted as the first version and the first unit to be equipped with them was 30. Escadre de Chasse Tout Temps and later version IIB was accepted and new machines were subsequently assigned to 92. Escadre De Bombardement. During career Vautours went through two modifications. The horizontal stabilizers were replaced by stabilators (combination of horizontal stabilizer and elevator) and during later overhauls, new, wide chord wing were mounted. Except of its long career in France, of note is also Vautours IIN deployment to Algeria and participation on French nuclear tests. Vautours were successfully exported to Israel that preferred ground attack version IIA. Israel purchased 30 machines in 1957 originally produced for Armée de l' Air. Israel received the twin -seater fighter version IIN in 1958 and they immediately replaced ageing Meteor night fighters. Vautour IINs protected Israel skies, participated in Six-Day War during which they successfully vectored bomber Vautour IIAs on enemy targets. Vautour IIAs were for the first time used in 1964 against Syria that bombarded Israel's territory. The largest Vautours deployment came during the Six-Day War. They were withdrawn from service after 1970.

Wingspan: 15.10 m, Length: 17.36 m (IIA), 17.65 m (IIB), 17.65 m (IIN), Max. Speed: Mach 0.92, Service Ceiling: 15,000 m, Range: 2,800 km (IIA), 2,900 k m (IIB), 2,650 km (IIN)

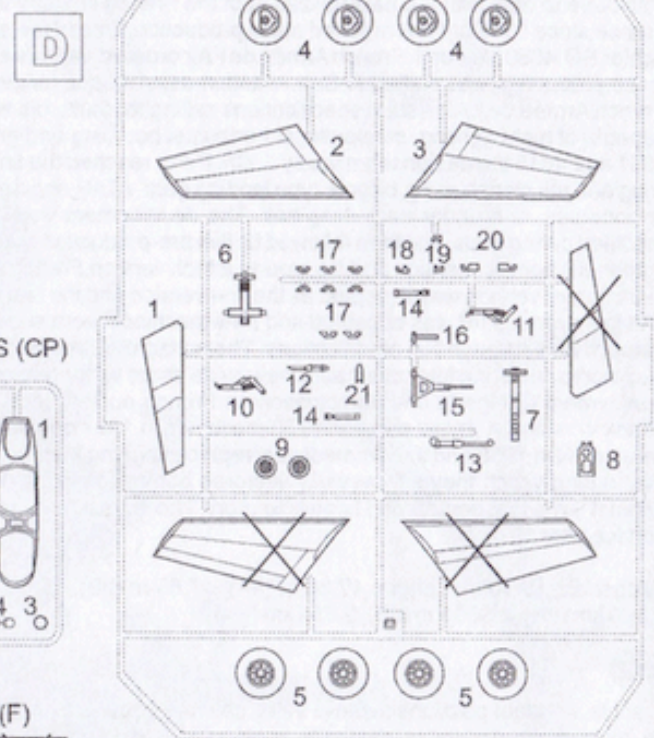
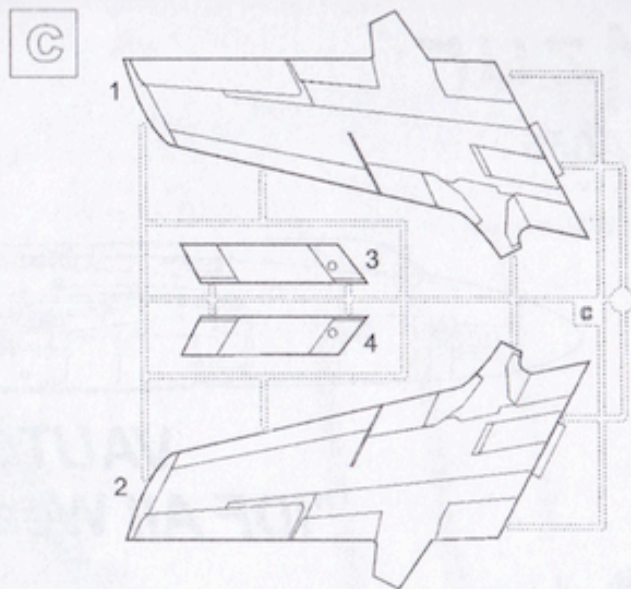
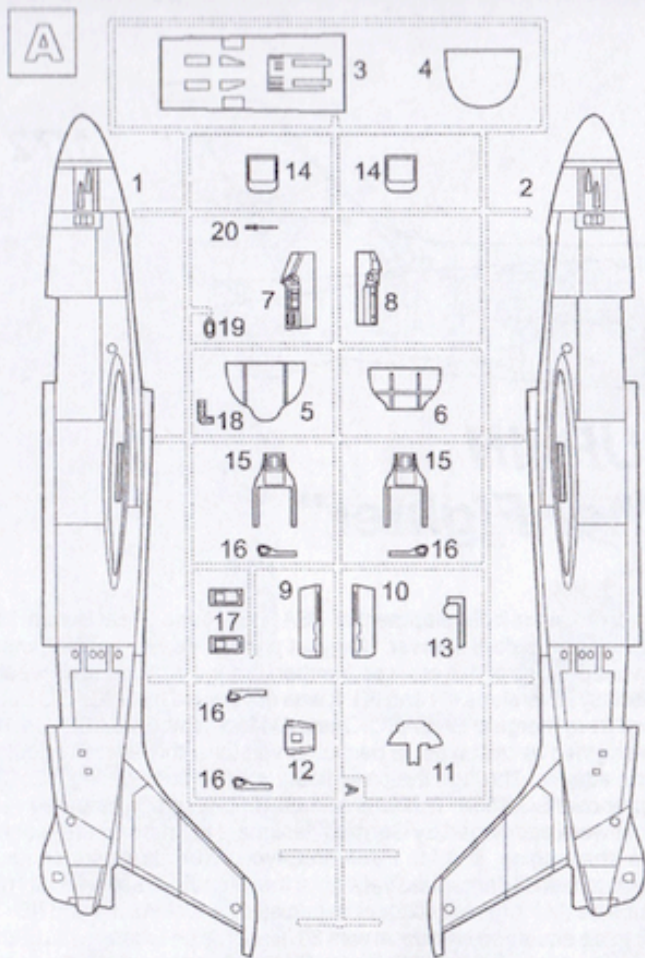
CZ

Francie v období po druhé světové válce chvatně doháněla náskok USA, SSSR a Velké Británie ve vývoji proudových letadel. Zároveň se musela vyrovnávat s následky zestátnění leteckého průmyslu před válkou, následky okupace a také zpětnou privatizací a reorganizací leteckého průmyslu po válce. Po roce 1945 zkonstruovali ve Francii množství prototypů proudových letadel. Málomocně se ale dostalo do sériové výroby. Jedním z úspěšných typů tohoto období byl SO.4050 Vautour II, dvumotorový stroj vyráběný ve variantách bombardovací, bitevní a stíhač pro každé počasí. Vývoj začal u SNCASO, ale sériové stroje již vyrábělo sdružení Sud-Aviation (vzniklé sloučením podniků SNCASO/Ouest Aviation a SNCASE). Francouzské Armée de l' Air vypsalo v roce 1950 požadavky na víceúčelový dvumotorový typ, který měl být schopen, samozřejmě ve verzích upravených dle úkolů, nočního stíhání, klasického horizontálního bombardování a bitevních akcí. Tým konstruktérů v čele s J.-Ch. Parotem se přes předběžné studie SO.4010, 4011 a 4015 dopracoval ke konečnému návrhu SO.4050. Šlo o celokovový střednoplošník se šípovým křídlem a ocasionální plochami a tandemovým podvozkem. Motory ATAR vyvinuté ve Francii německými konstruktéry byly zavěšeny pod křídlem. Vývoj byl náročný, byly postaveny tři prototypy, průběžně se upravovaly a po nich předsérie pěti strojů, aby bylo možné otestovat všechny plánované konfigurace letounu IIN noční stíhač, IIB bombardovací a IIA bitevní.

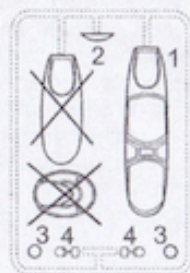
Armée de l' Air používalo Vautoura hlavně ve verzích IIN a IIB. Noční stíhač byly zařazeny do výzbroje jako první, dostala je 30. Escadre de Chasse Tout Temps a později do služby vstoupily i Vautoury IIB u 92. Escadre de Bombardement. Během služby prošly Vautoury dvěma úpravami. Vodorovné ocasionální plochy byly nahrazeny plovoucími a později bylo při opravách montováno nové křídlo s rozšířenou náběžnou hranou. Kromě dlouhé služby ve Francii stojí za zaznamenání nasazení Vautourů IIN v Alžírě a účast Vautourů při francouzských atomových testech.

Jediným exportním úspěchem Vautouru byly dodávky do Izraele. Pro Izrael byly důležitější bitevní Vautoury IIA, v roce 1957 odebral 30 sériových strojů, vyráběných původně pro Armée de l' Air. Dvumístné stíhač Vautoury IIN dostal Izrael v roce 1958 a nahradil jimi zastaralé noční stíhač Meteor. Vautoury IIN bránily nebe na Izraelem, zúčastnily se šestidenní války, úspěšně naváděly bombardovací Vautoury IIA při útocích na nepřátelské cíle. Vautoury IIA byly poprvé nasazený v roce 1964 proti Syřanům odstřelujícím území Izraele. Největšího nasazení se dočkaly v Šestidenní válce. Po roce 1970 byly vyřazeny.

rozpětí: 15,10 m, délka: 17,36 m (IIA), 17,65 m (IIB), 17,65 m (IIN), max. rychlost: 0,92 M, dostup: 15000 m, dolet: 2800 km (IIA), 2900 k m (IIB), 2650 km (IIN)



CLEAR PARTS (CP)



FILM (F)



POLYURETHAN PARTS (PUR)

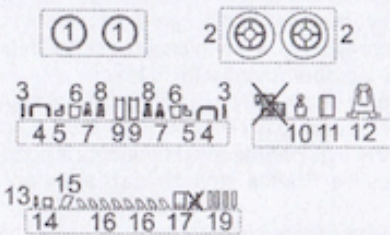
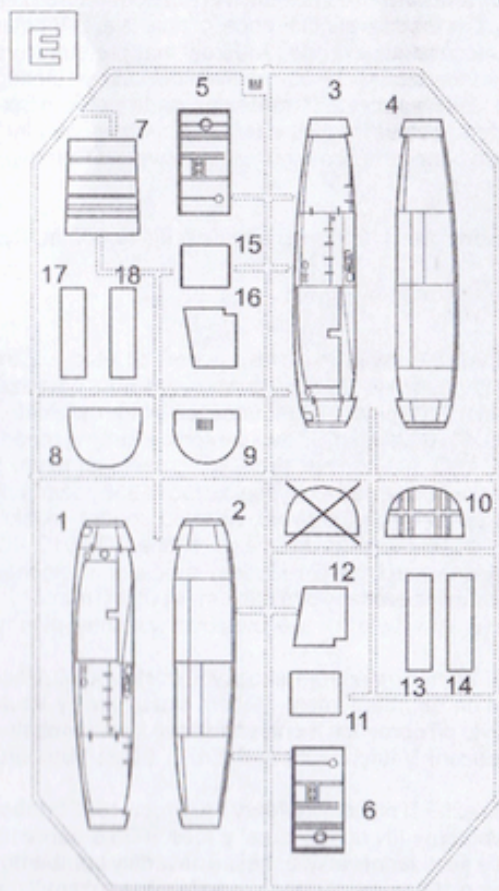
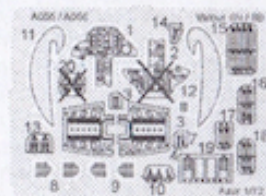
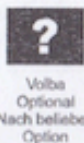
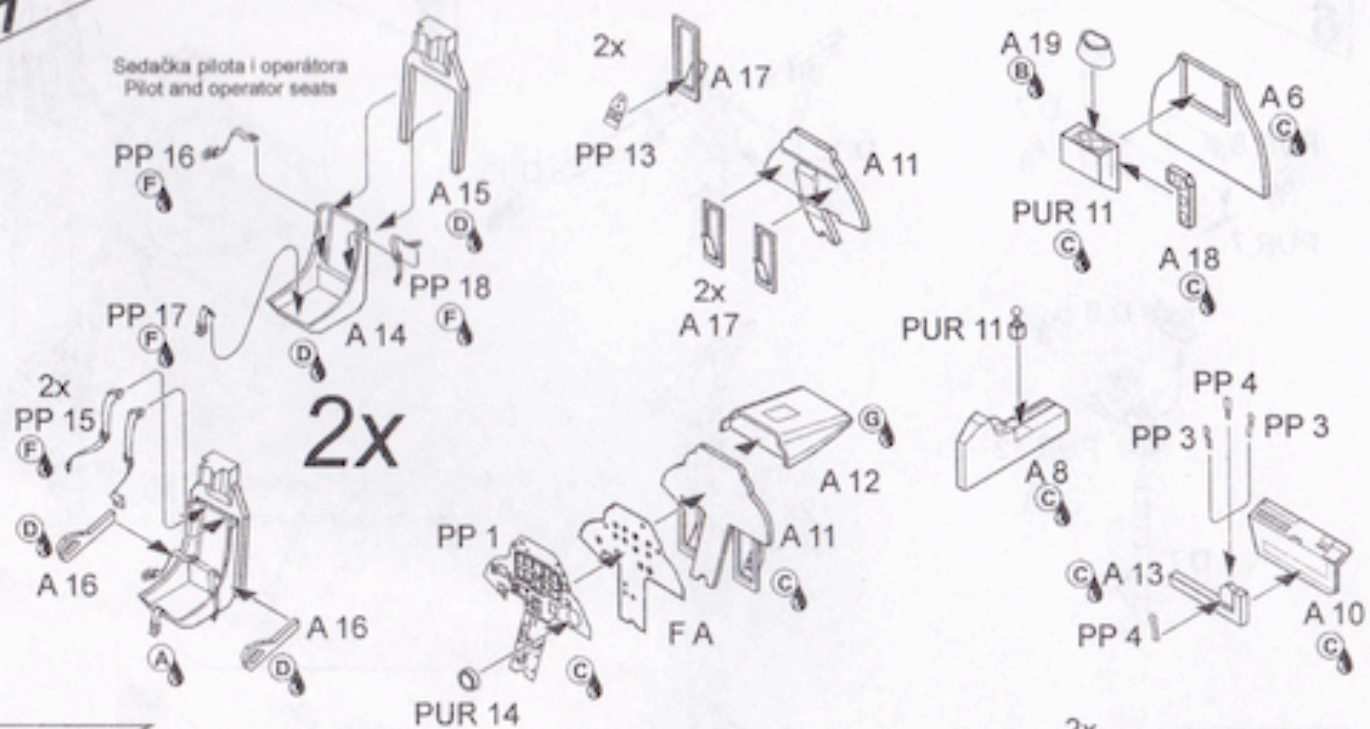
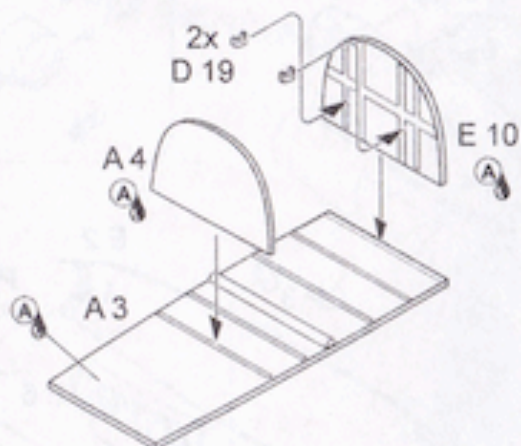
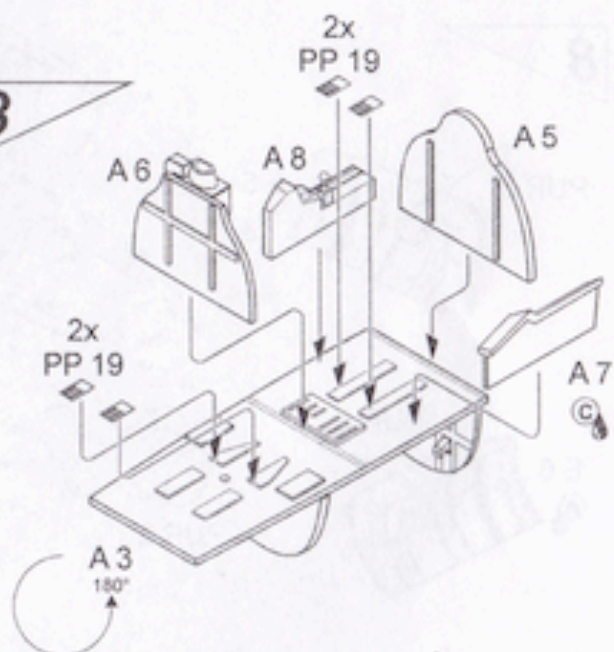
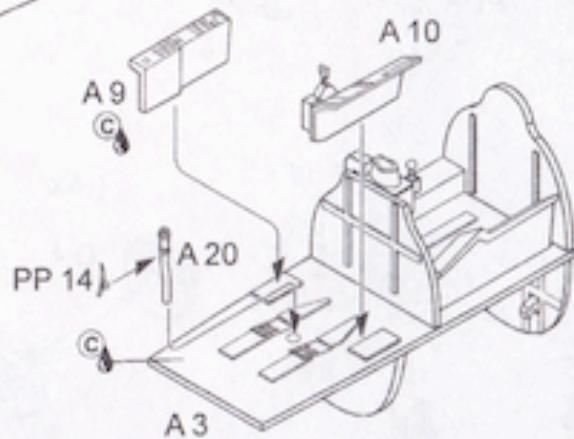
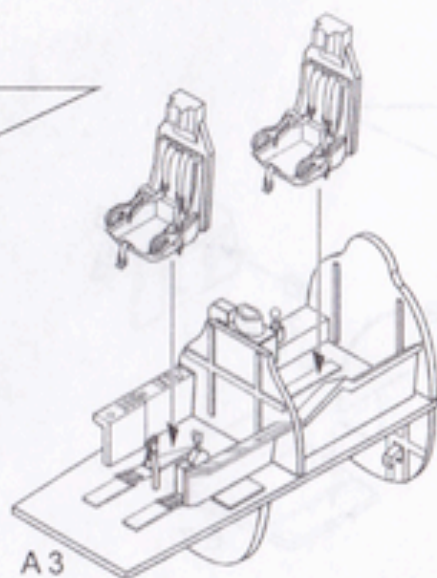


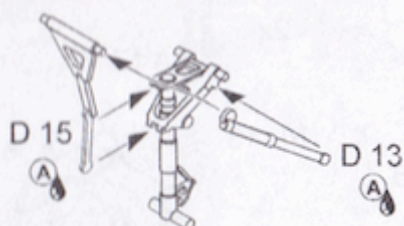
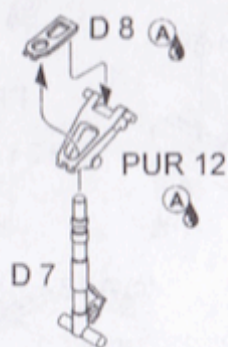
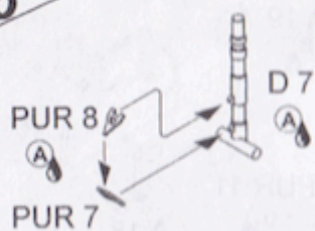
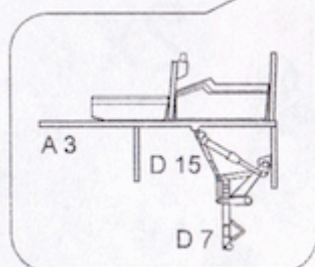
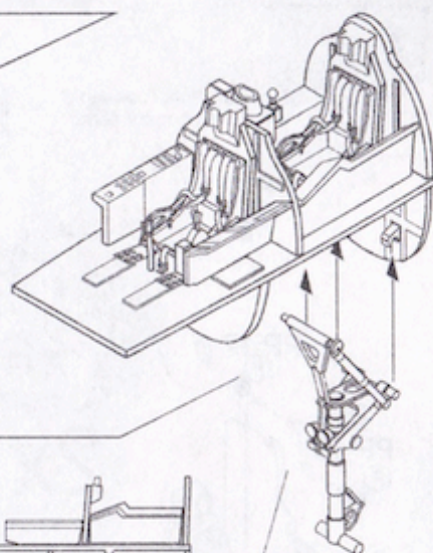
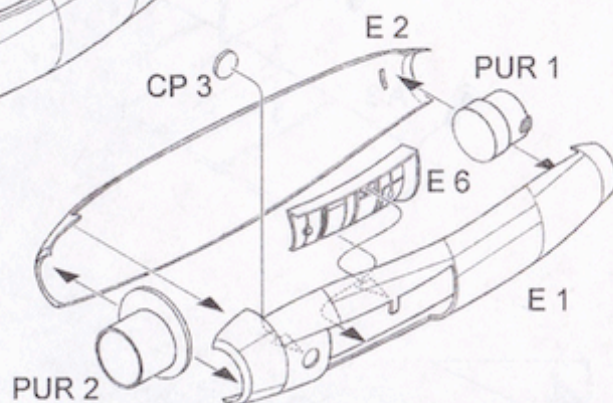
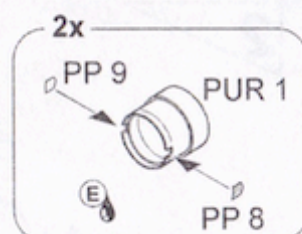
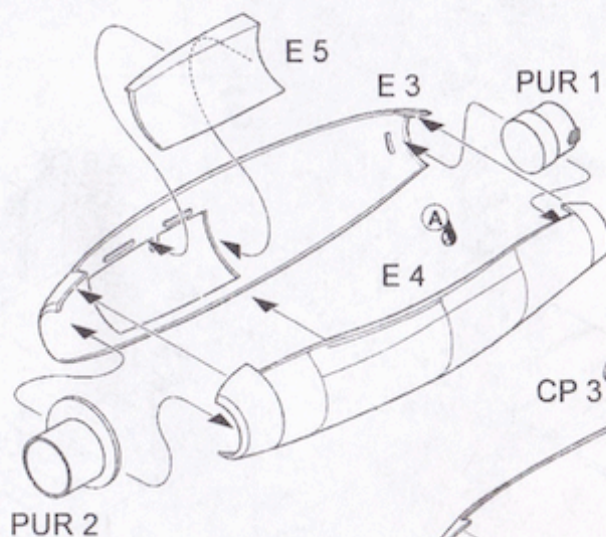
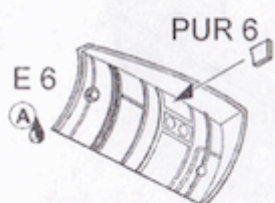
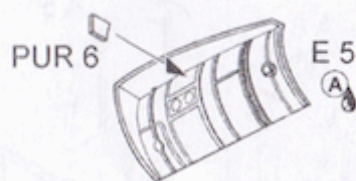
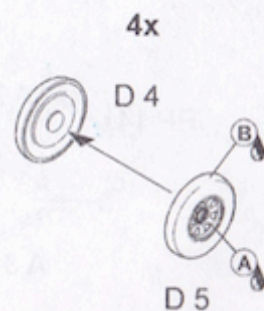
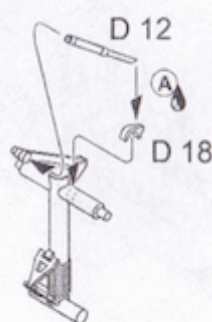
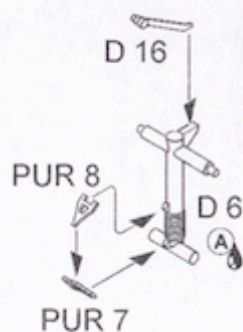
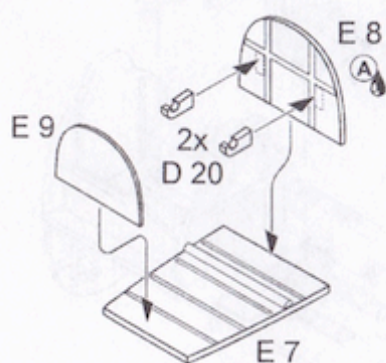
PHOTO-ETCHED PARTS (PP)



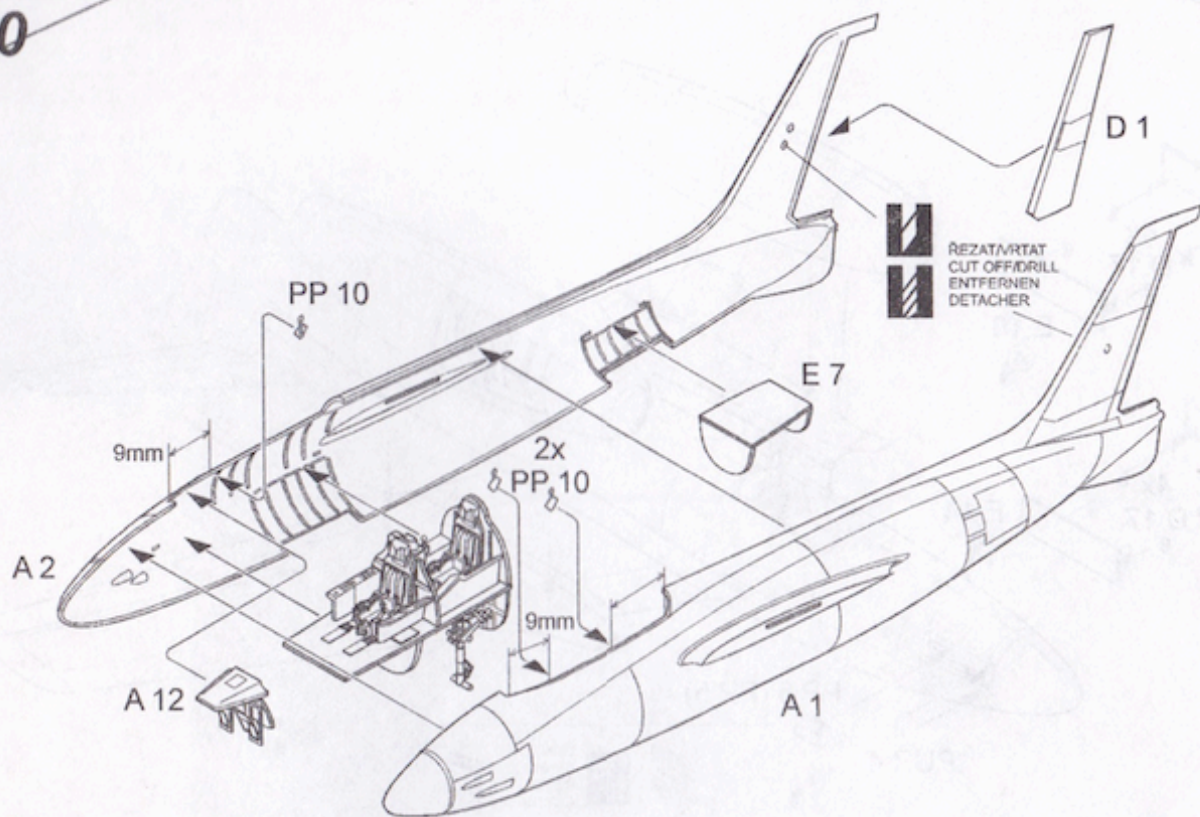
SYMBOLS



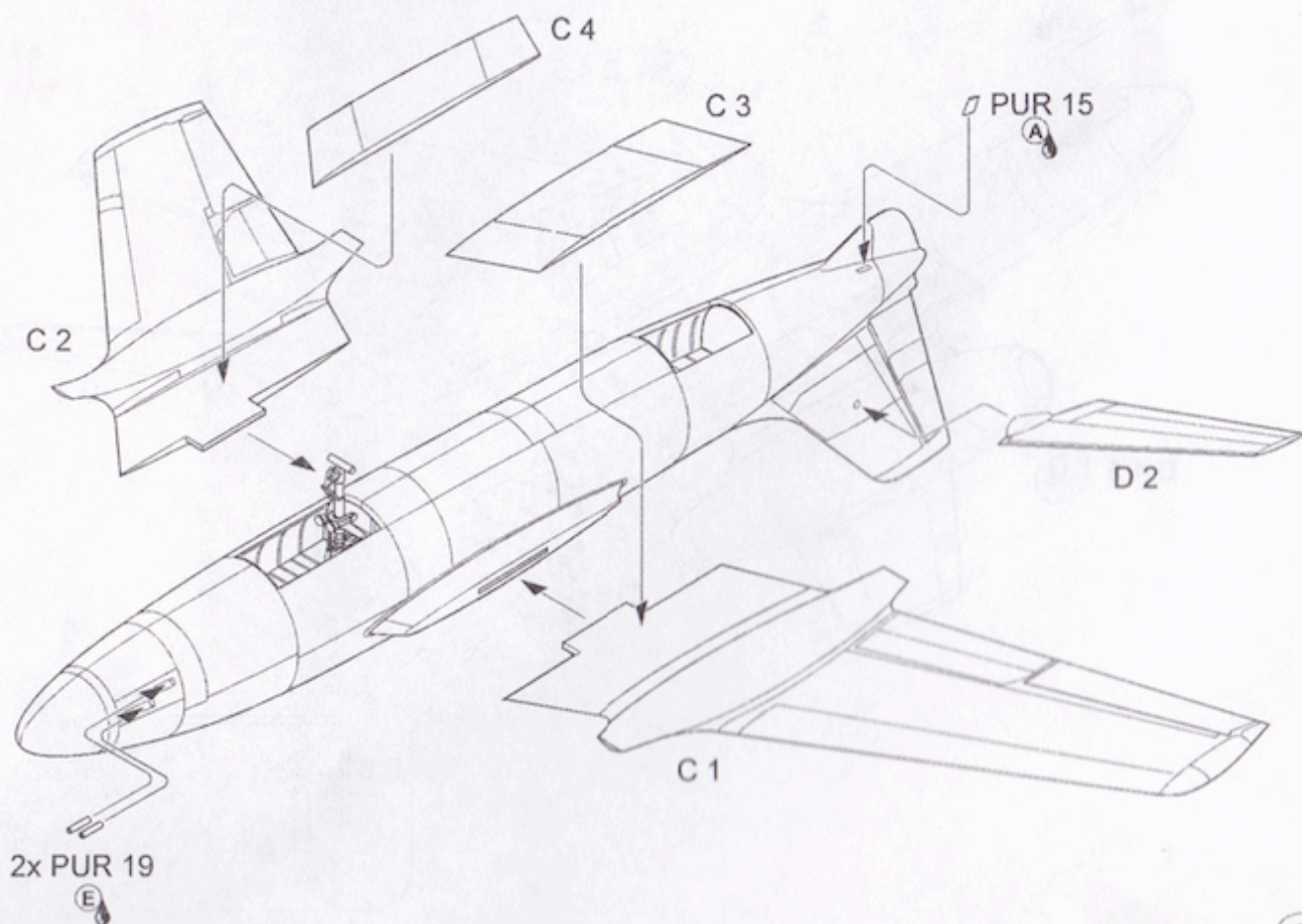
1Sedačka pilota i operátora
Pilot and operator seats**2****3****4****5****3**

6**7****8****9****4**

10

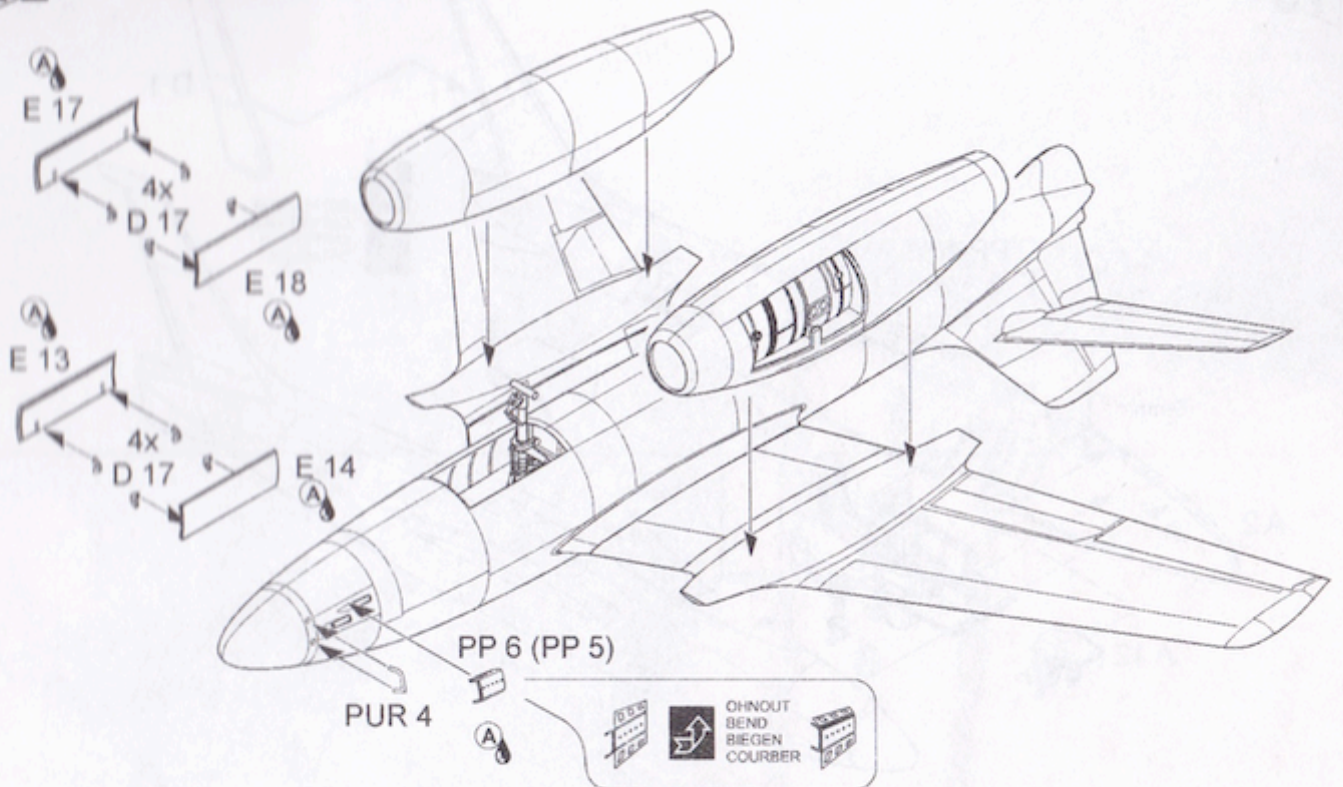


11



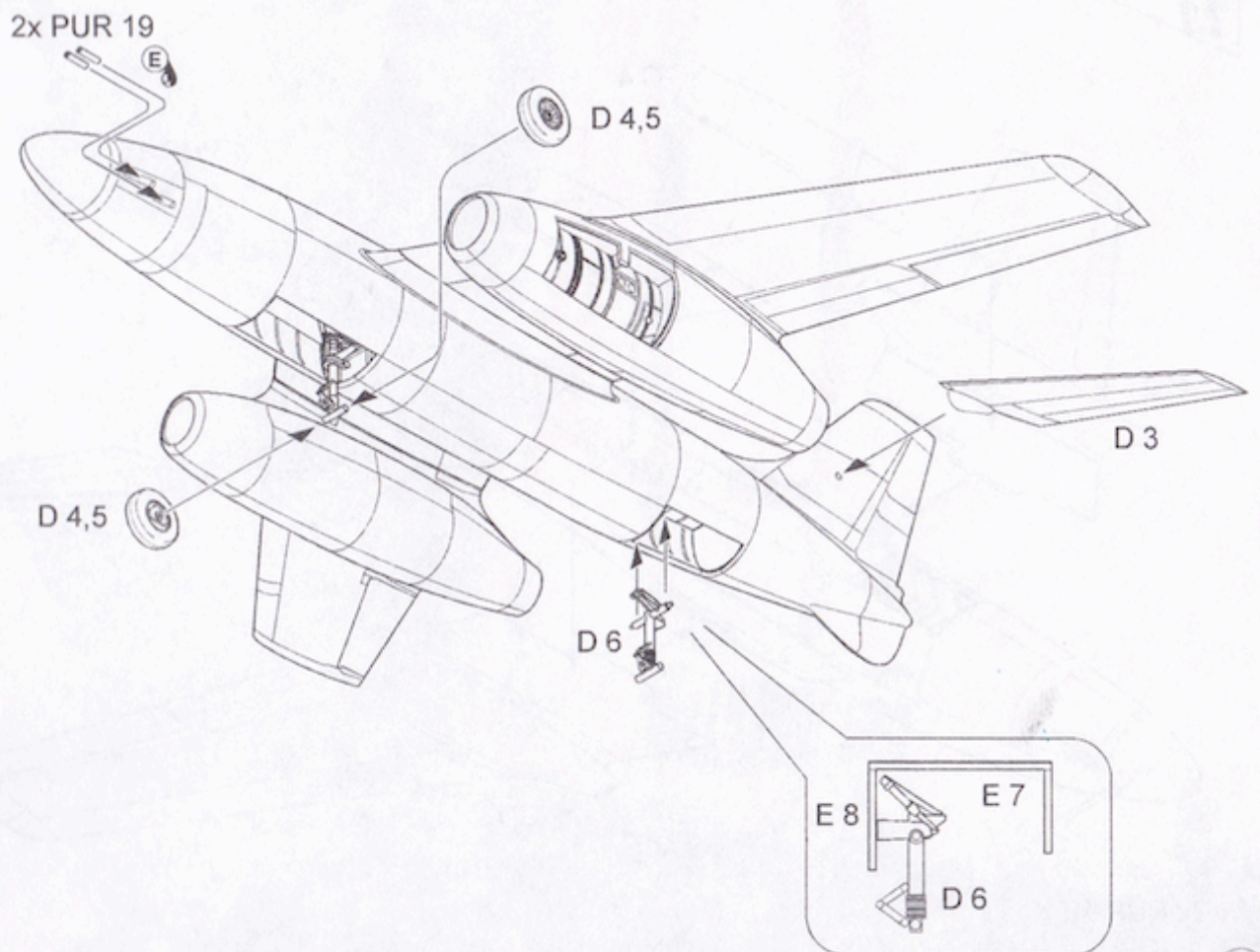
5

12

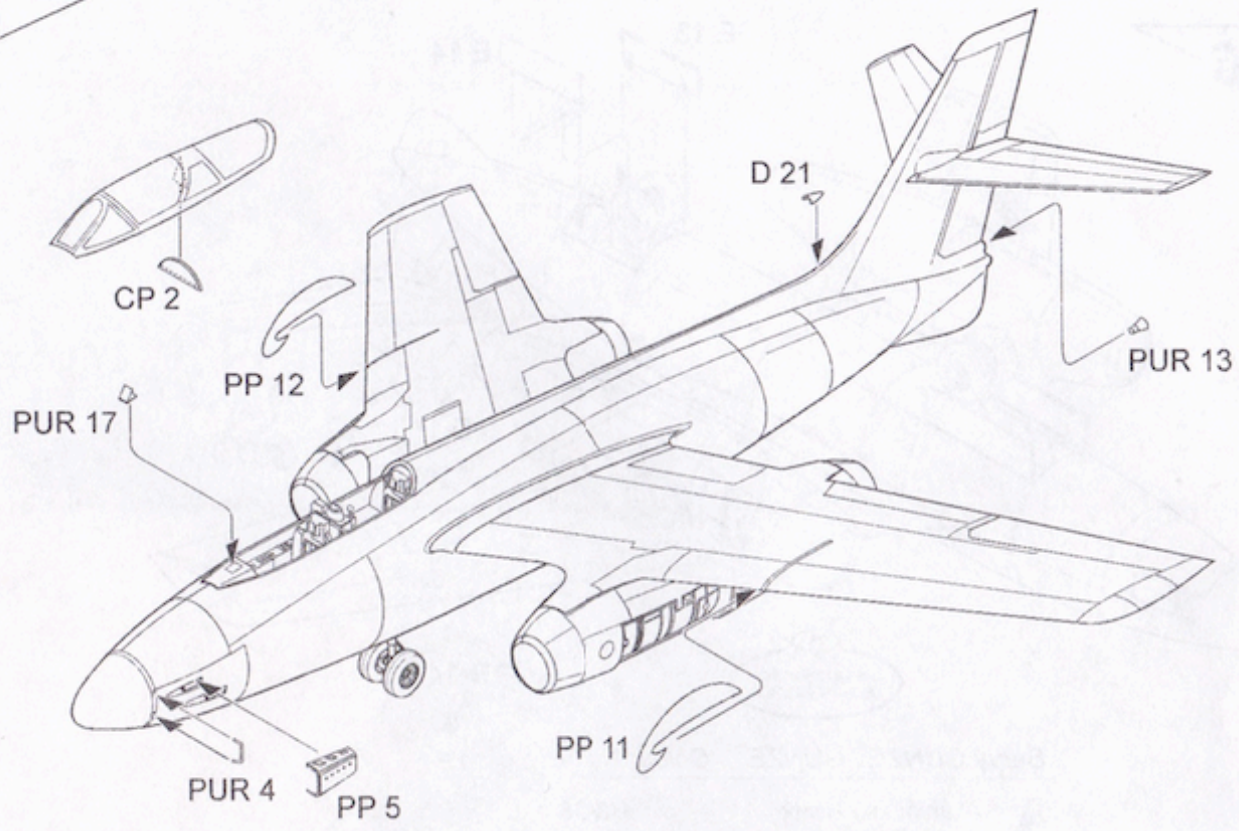


Parts PP5 and PP6 only camo D/ Díly PP5 a PP6 jen kamufláž D.

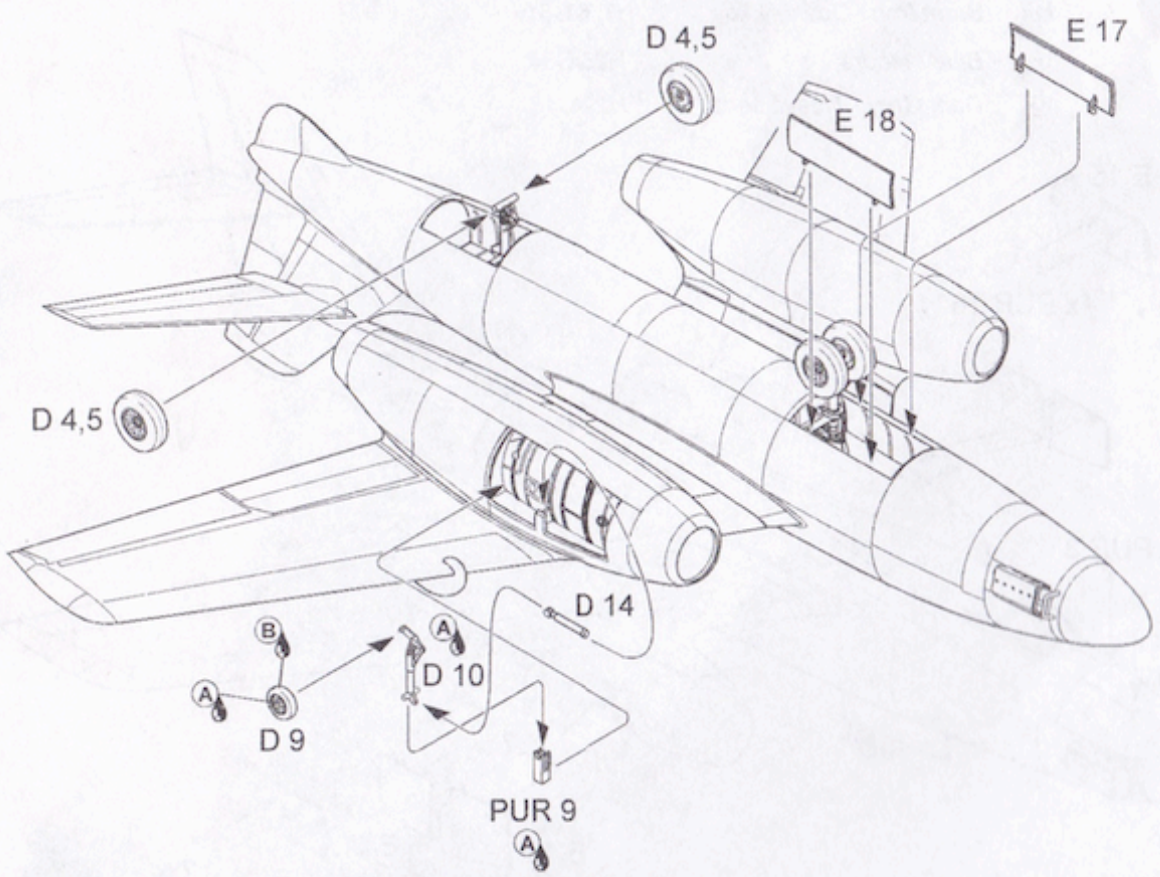
13



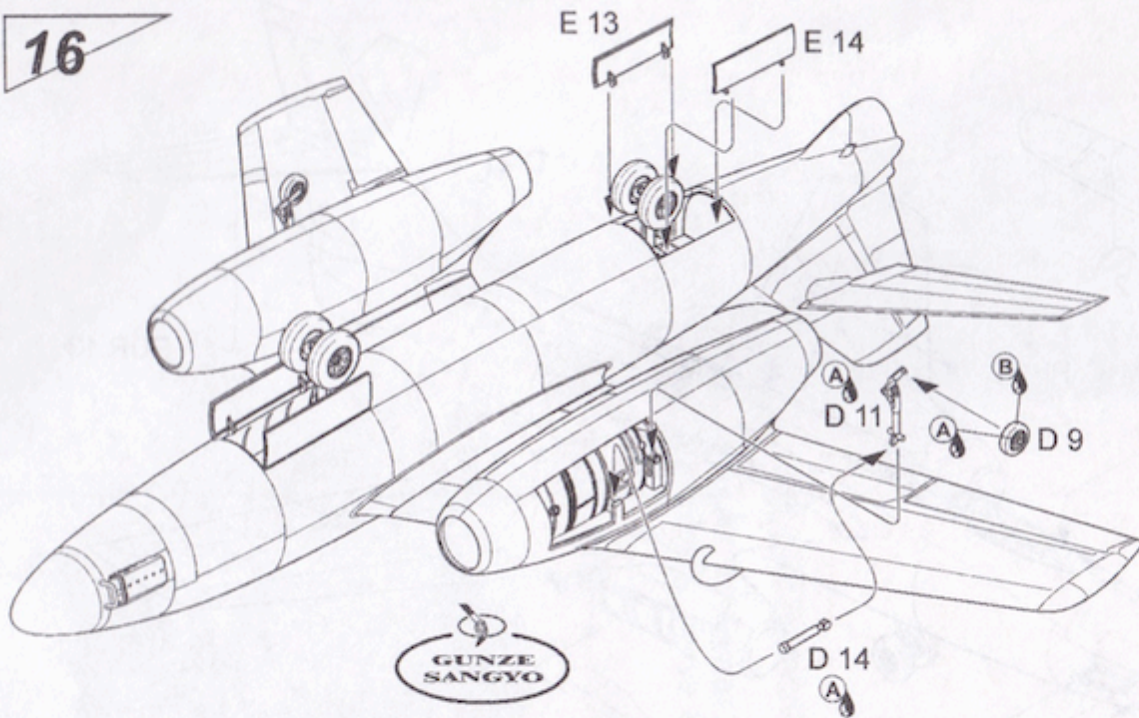
14



15



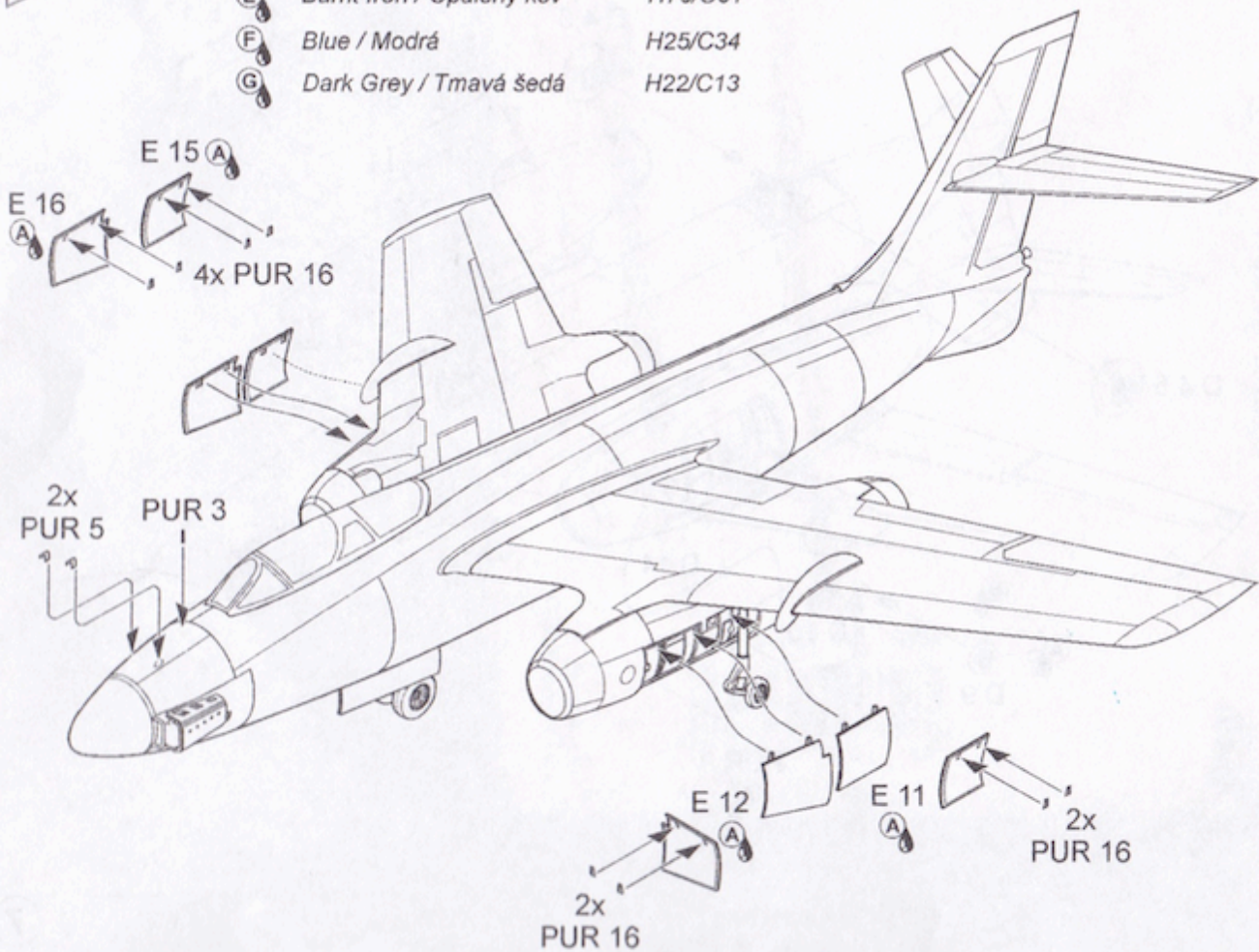
16



Barvy GUNZE / GUNZE Colour No.

- | | | |
|-----|---------------------------|----------|
| (A) | Aluminium / Hliník | H8/C8 |
| (B) | Tire Black / Barva pneu | H77/C137 |
| (C) | Black / Černá | H12/C33 |
| (D) | Dark Green / Tmavá zelená | H6/C6 |
| (E) | Burnt Iron / Opálený kov | H76/C61 |
| (F) | Blue / Modrá | H25/C34 |
| (G) | Dark Grey / Tmavá šedá | H22/C13 |

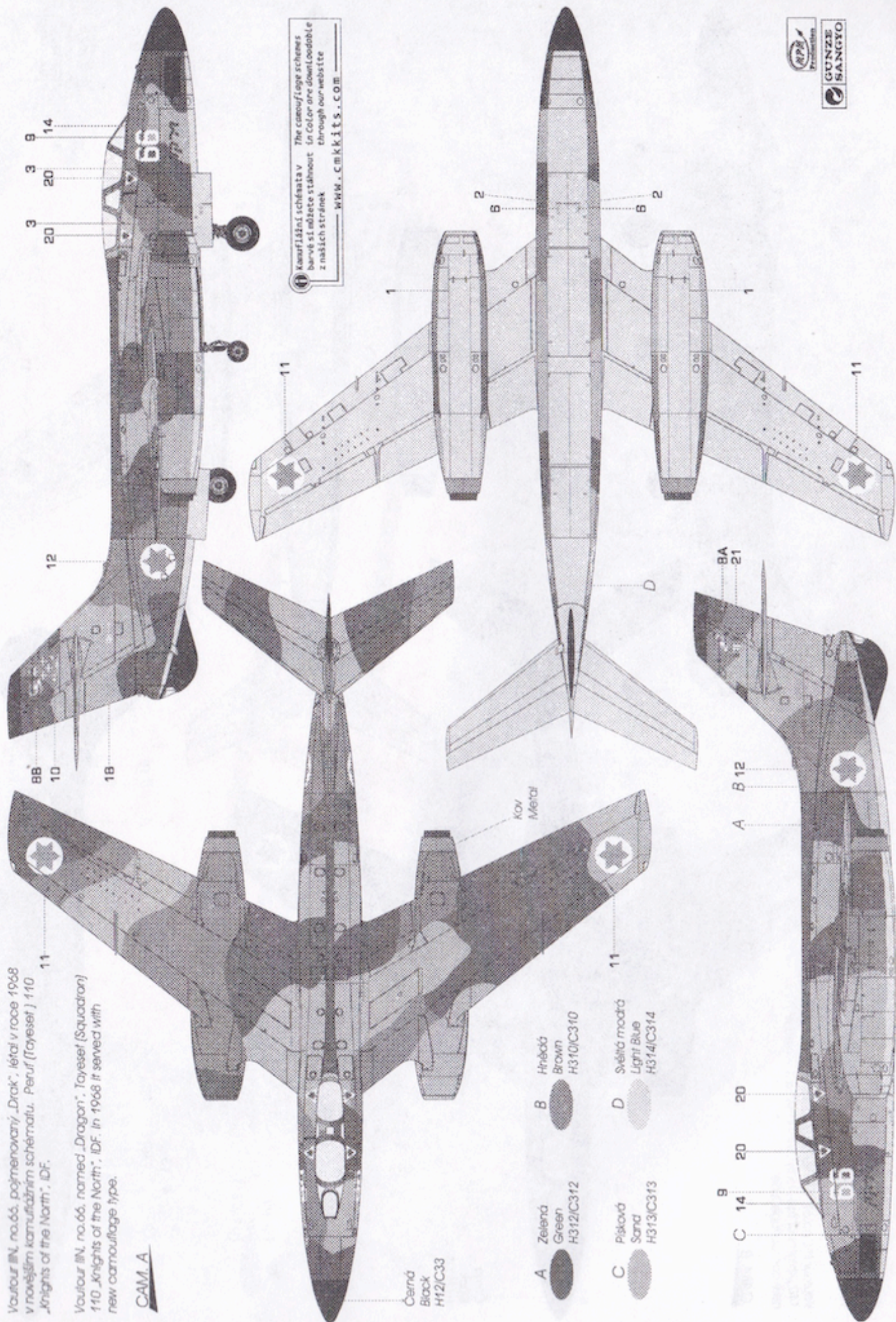
17



Voutour BN, no.66, pojmenovaný „Drak“, létal v roce 1968 v novějším kamuflážním schématu. Peruť (Tayesei) 110 „Knights of the North“, IDF.

Voutour BN, no.66, named „Dragon“, Tayesei (Squadron) 110 „Knights of the North“, IDF. In 1968 it served with new camouflage type.

CAM. A



11 Kamuflážní schéma v The camouflage schemes barvě si můžete stáhnout in color are downloadable z našich stránek through our website WWW.CMKKITS.COM

- A Zelená Green H312/C312
- B Hnědá Brown H310/C310
- C Písečná Sand H313/C313
- D Světlá modrá Light Blue H314/C314

Černá Black H12/C33

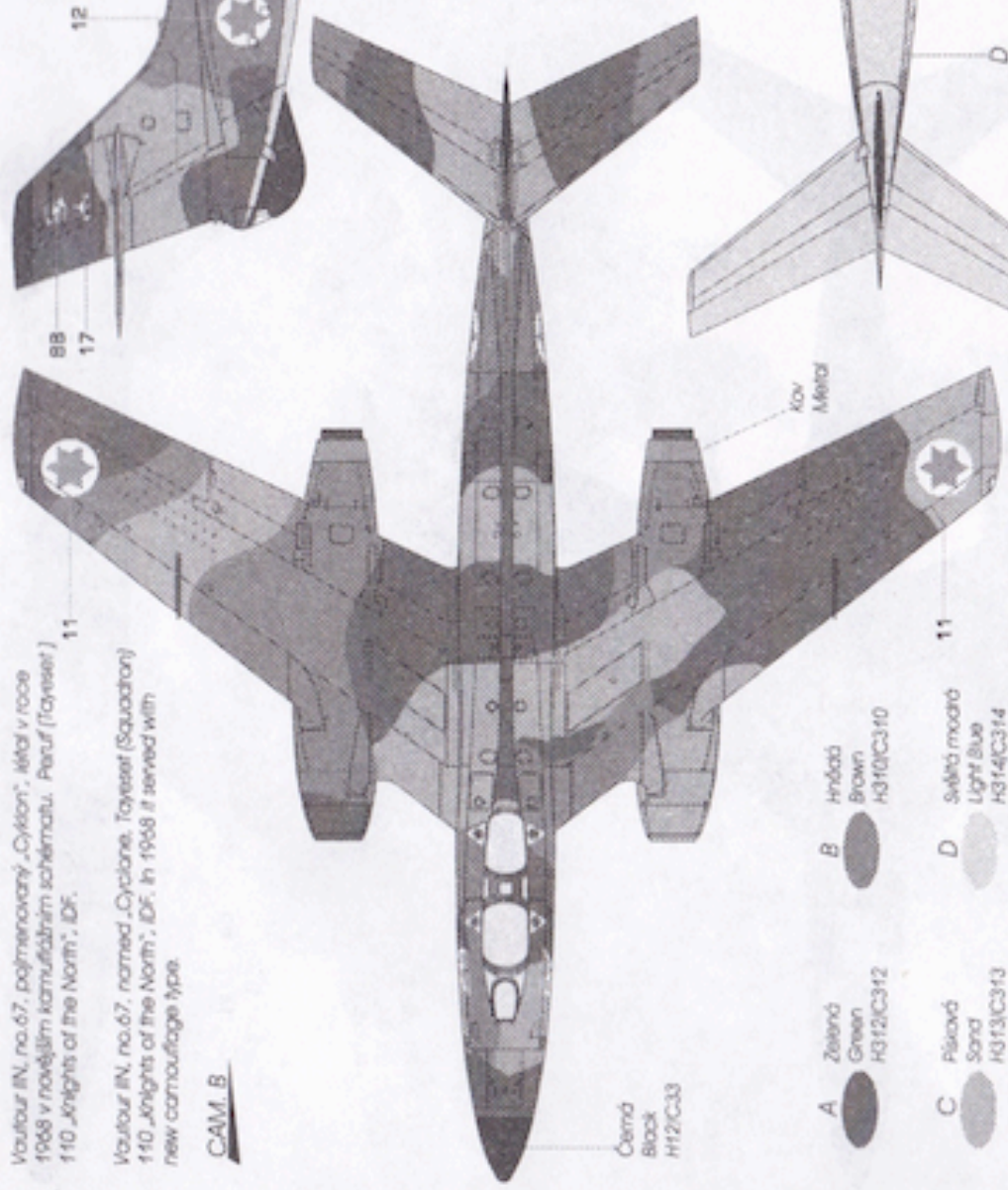
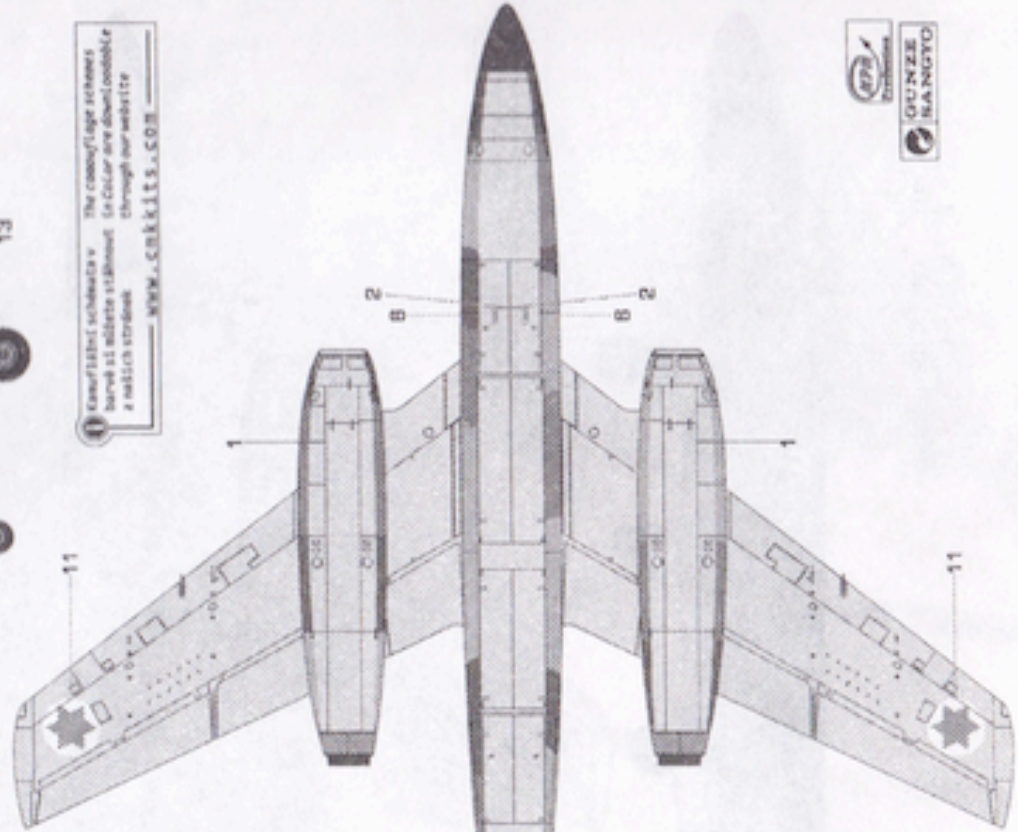
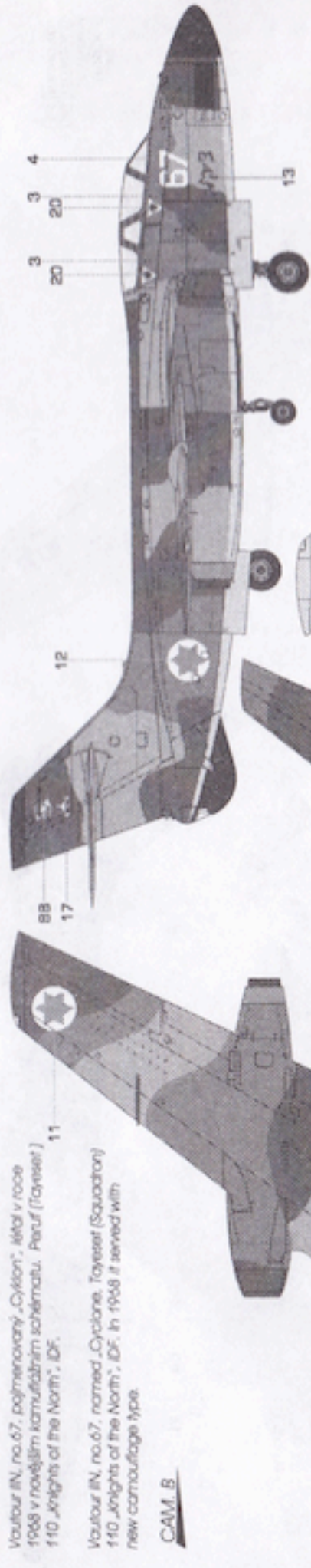
KOV Metal



Vautour IN, no.67, pojmenovaný „Cyclone“, létal v roce 1968 v největším kamufážním schématu. Perut (Tayeset) 110 „Knights of the North“, IDF.

Vautour IN, no.67, named „Cyclone“, Tayeset (Squadron) 110 „Knights of the North“, IDF. In 1968 it served with new camouflage type.

CAM. B



1 Kamufážní schémata v barevách odpovídajících schématu. In color are downloadable through our website WWW.CREKITS.COM

Černá
Black
H12/C33

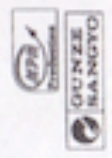
A Zelená
Green
H312/C312

B Hnědá
Brown
H310/C310

C Písková
Sand
H313/C313

D Světlá modrá
Light Blue
H314/C314

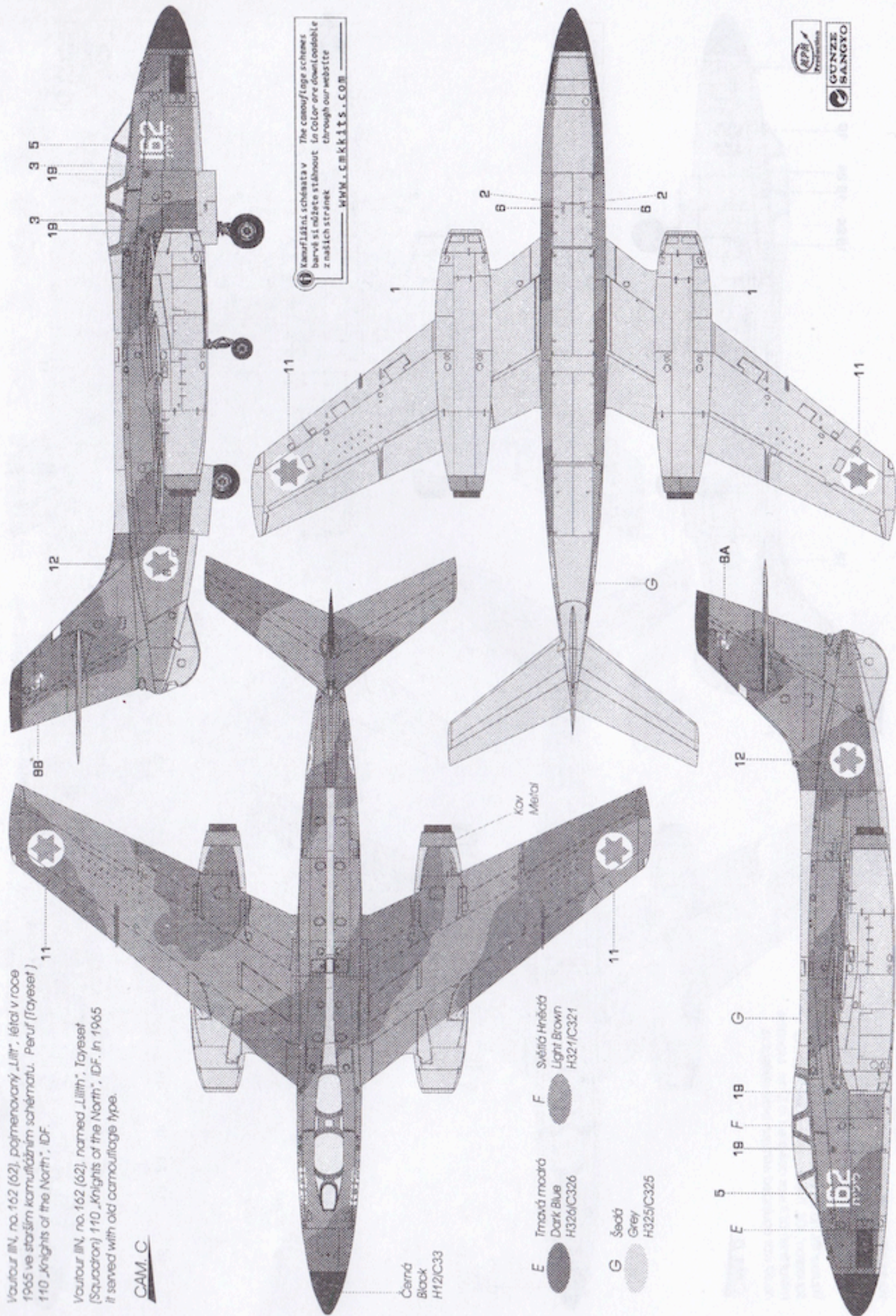
Kov
Metal



Voutour IIN, no. 162 (62), pojmenovaný „Lilith“, létal v roce 1965 ve starším kamuflážním schématu. Perur (Tayeset) 110 „Knights of the North“, IDF.

Voutour IIN, no. 162 (62), named „Lilith“, Tayeset (Squadron) 110 „Knights of the North“, IDF. In 1965 it served with old camouflage type.

CAM. C



1) Kamuflážní schéma v The canopy logo schemes barvě se můžete stáhnout in color are downloadable z našich stránek through our website
 HMM - CMKK115.COM

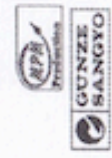
E Černá
 Black
 H12/C33

F Tmavá modrá
 Dark Blue
 H326/C326

F Světlá hnědá
 Light Brown
 H324/C324

G Šedá
 Grey
 H325/C325

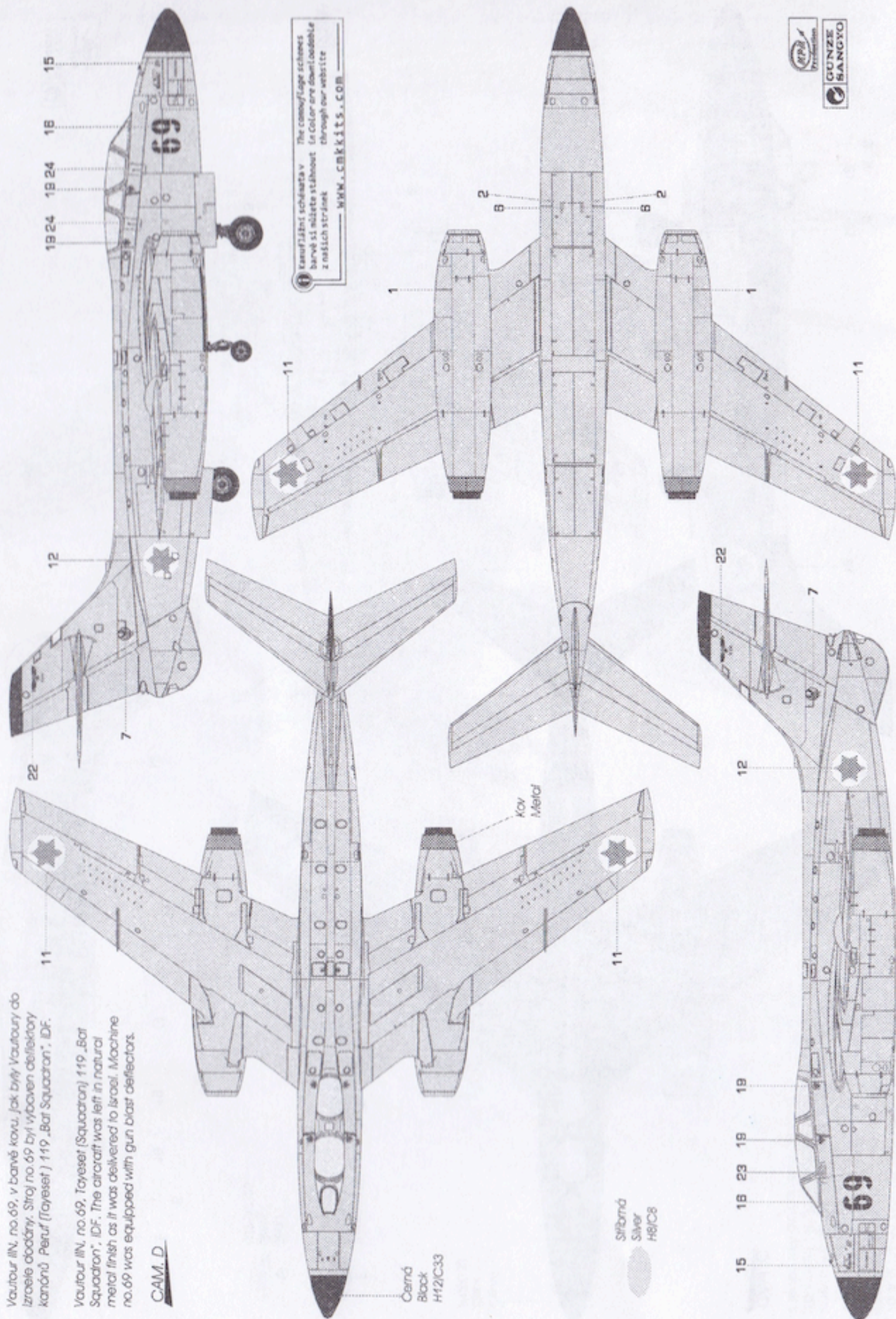
Kov
 Metal



Vautour II, no. 69, v barvě kovu, jak byly Vautoury do Izraele obdržely. Straj no. 69 byl vybaven abletřivými kanónů Petur (Tayeset) 119 „Bat Squadron“, IDF.

Vautour II, no. 69, Tayeset (Squadron) 119 „Bat Squadron“, IDF. The aircraft was left in natural metal finish as it was delivered to Israel. Machine no. 69 was equipped with gun blast deflectors.

CAM.D



1 kamufážní schéma v barvě stříbrné
2 zlatá stříbrná
7 zlatá stříbrná
11 zlatá stříbrná
12 zlatá stříbrná
15 zlatá stříbrná
16 zlatá stříbrná
19 zlatá stříbrná
22 zlatá stříbrná

The camouflage scheme
in color are available
through our website
WWW.CMKK155.COM

Černá
Black
H42/C33

Kov
Metal

Stříbrná
Silver
H6/C8

