



Vultee P-66 Vanguard

SW 72002

Scale: 1/72



The pursuit studies were developed under the Vultee design number 48 in 1938. As the Vultee engineering was finalized, Pratt&Whitney studies for fully cowled R-1830 engines with extended shafts encouraged such an installation in the first prototype, redesignated 61 in this form.

The name Vanguard was chosen, and used for all subsequent developments. With a radial engine as streamlined as any inline powerplant, the model 61 was truly elegant when it first flew on September 8, 1939. But early cooling problems were never solved. Rebuilt with a conventionally cowled R-1830 S1 C3 G, the prototype reverted to the original specification and was designated 48X. With fighters in the 2000-hp category under development, neither USAAC nor the USN had any need for the Vanguard, but Vultee succeeded in winning an order from Sweden for 144 production models, designated 48C.

The 48C prototype, NX19999, flew in September 1940 and the production prototype NX 28300 two months later. Both had the full cockpit glazing of the original design, but this was shortened on the 143 further examples of the Model 48C built from October 1941 through April 1942. By that time the U.S. government had placed an embargo on the export of warplanes to Sweden.

The aircraft were earmarked for England, several being painted in RAF camouflage, and then diverted to China. During the period immediately after Pearl Harbor they all received the designation P-66, USAAF serials 42-6832/6975 and olive drab/gray camouflage, while about fifty were used by the 14th Pursuit Group on the West Coast, either for defense or training. Eventually the USAAF P-66s were ferried to New York for shipment to India, while the remainder were crated at Vultee and shipped separately. One hundred and twenty nine of the 144 Vanguards manufactured were supplied to the Chinese government under the Lend-Lease programme. All these aircraft were assembled in India and then flying over the Hump to China. But CAF only received 82 of them till the end of 1944. Although the speed of P-66 was fast enough but its turning rate was too poor for dogfight so the 3rd and 5th FG, the first two combat units at CAF to receive these aircraft, only used them in pursuit of Japanese bombers.

Later the 11th FG was also equipped with Vanguards. Two squadrons took part in the Battle of West Hapei on June 1943. That was the first encounter between P-66s and Japanese fighters. When the Battle was over, all those balance aircraft were withdrawn from front line and substituted by P-40s very soon.

Specifications:

Span:	35 ft 10 in. (10,90 m)
Length:	28 ft 5 in. (8,64 m)
Armament:	4 fixed forward firing 0.30 in machine guns in the wings and 2 forward firing 0.50 in guns in the cowling
Maximum speed:	340 mph at 15.100 ft (546 km/h at 4590 m)
Service Ceiling:	28200 ft (8573 m)
Range:	850 miles (1365 km)

Projektční práce na novém stíhacím letadle byly u firmy Vultee zahájeny v roce 1938 pod označením Model 48. V době, kdy se konstrukční práce na prototypu chýlily ke konci, továrna Pratt&Whitney přišla s návrhem na plně kapotovaný radiální motor R-1830 s prodlouženou hřídelí. Tato pohonná jednotka byla instalována na prvním prototypu přeznačeném na model 61. Pro letoun byl vybrán název Vanguard, který byl potom použit pro všechny další vývojové modely. Model 61 s tímto kapotovaným radiálním motorem byl velmi elegantní a stihl jako jiné letouny s radovými motory. Jeho první let se uskutečnil 8. září 1939. Průběžná řešení s číselným označením se však nepodařilo zvládnout a tak byl do letounu instalován konvenční radiální motor R-1830-S1C3-G, zakapotovaný do konvenčního prstencového krytu podle původní specifikace. Prototyp byl označen jako 48X. V té době však již byly vyvíjeny nové stíhací letouny s motory o výkonech nad 2000 hp a tak USAAC ani US Navy neprojevily o Vanguard žádný větší zájem. Továrna Vultee však získala objednávku na dodávku 144 kusů sériových strojů do Švédska pod označením Model 48C. První prototyp Modelu 48C, NX 19999, poprvé vzletl v září 1940 následovaný o dva měsíce později prototypem s výrobním číslem NX 28300. Oba prototypy měly plně prosklený kryt kabiny, který však byl poněkud zkrácen na dalších 143 sériových kusech Modelu 48C vyrobených od října 1941 do dubna 1942.

V té době však americké vláda uvalila embargo na dodávky vojenských letadel do Švédska a tak vyrobené stroje byly určeny k dodávce pro RAF. Letouny měly sloužit jako cvičné stíhací letouny pro pokročilý výcvik na základnách v Kanadě. Několik strojů bylo vyrobeno v kamufážních barvách RAF, pak však bylo rozhodnuto o přesměrování dodávek do Číny. Krátce po útoky na Pearl Harbour tyto letouny dostaly nové označení a to P-66, sériová čísla USAAF 42-6832 až 6975 a byly opatřeny standardní kamufáží olivně zelená/šedá. Asi 50 strojů bylo použito 14. stíhací skupinou na západním pobřeží USA k obranným a cvičným účelům. Později letouny používané jednotkami USAAF byly dopraveny do New Yorku, kde byly připraveny k transportu do Indie. Zbývající letouny byly v továrně Vultee zabaleny do transportních beden a zaslány separátně.

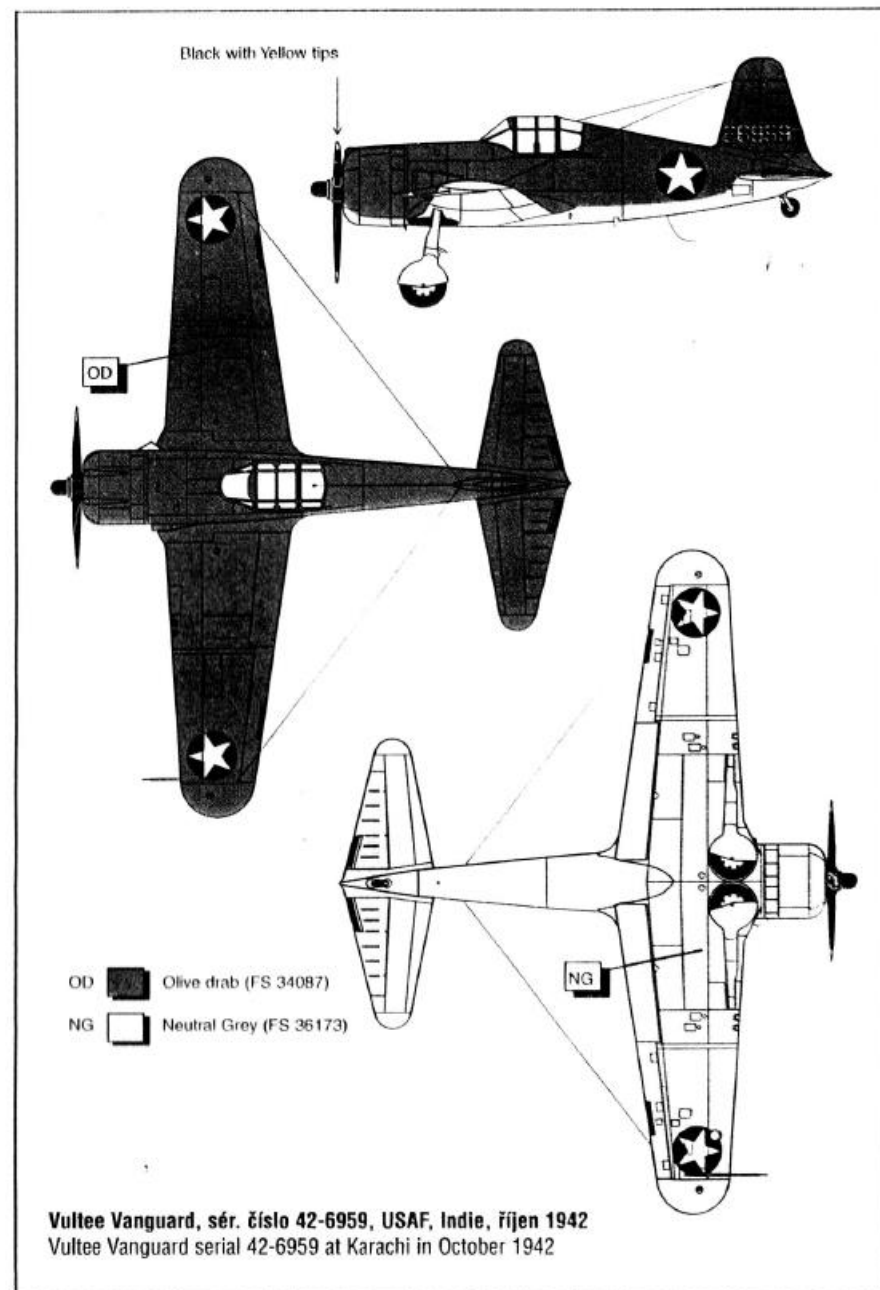
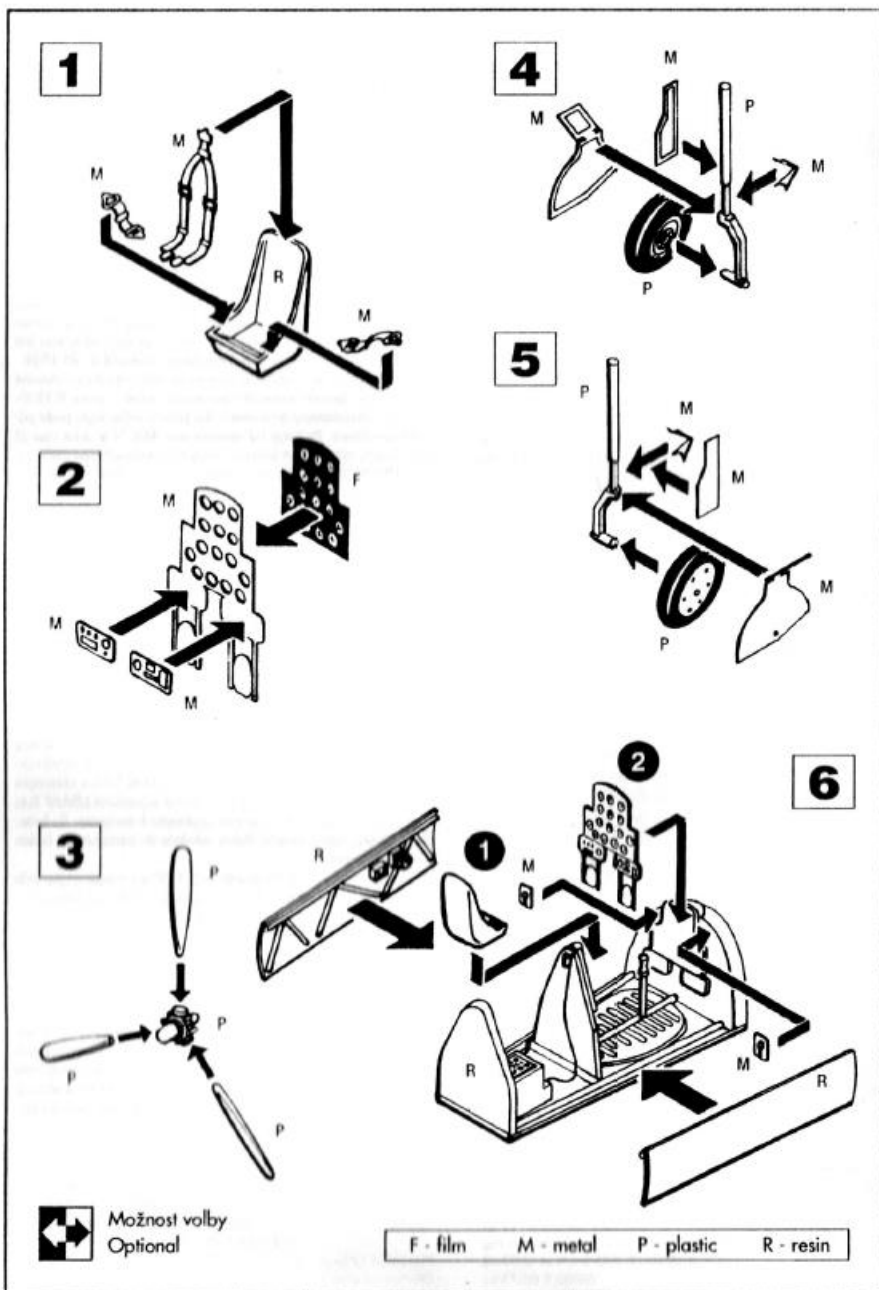
Ze 144 kusů vyrobených Vanguardů bylo 129 kusů odesláno přes Indii do Číny v rámci smlouvy o „Půjčce a pronájmu“. Všechny letouny byly smontovány v Indii a pak byly přelétány přes pobřeží Hump do Číny. Čínské letectvo však touto cestou obdrželo pouze 82 kusů do konce roku 1944.

Ačkoliv rychlost P-66 Vanguard byla uspokojivá, hraničí jí bylo s manévrovací schopností, které byly zcela nedostačující pro stíhací souboje. Jako první jednotky čínského letectva byly letouny Vanguard vybroženy 3. a 5. stíhací skupina, později tyto stroje obdržela 11. skupina. Letouny byly především používány k pronásledování japonských bombardérů. Dvě perutě Vanguardů se v červnu 1943 zúčastnily bitvy o Západní Hapei, kdy se poprvé utkaly s japonskými stíhacími letouny. Když bitva skončila, všechny zbývající letouny Vanguard byly staženy z první linie a byly nahrazeny letouny P-40.

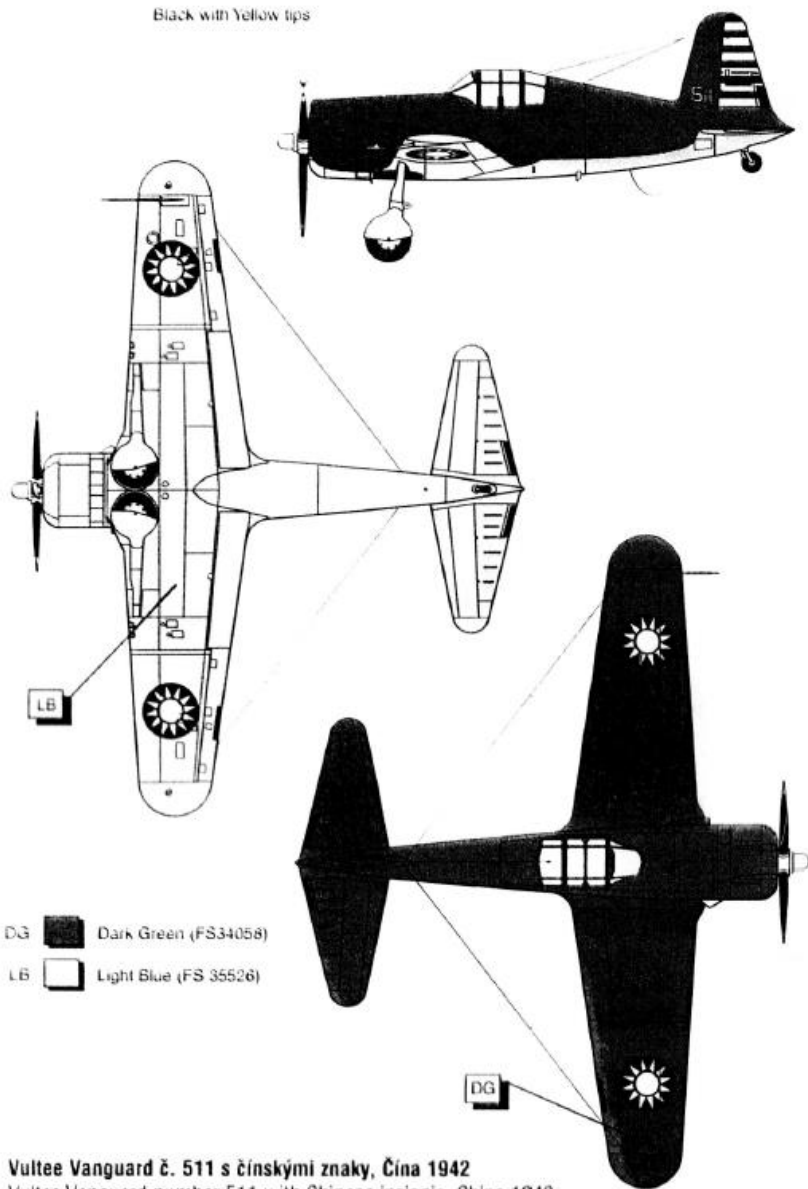
Technické údaje:

Rozpětí:	10,90 m
Délka:	8,64 m
Výškový:	čtyř kolmometry v křídlech ráde 0,30 in. a dva kolmometry v krytu motoru ráde 0,50 in.
Maximální rychlost:	546 km/hod ve výšce 4590 m
Operační dostup:	8573 m
Doket:	1365 km

EXPORTED BY PRAGEXPORT LTD. CO., DEPT. 33, P. O. BOX 4, Antala Stalka 34, 140 42 Prague, Czech Republic
phone: 00420/2/61042341, 61042346, fax: 00420/2/61042252, 61042204



Black with Yellow tips

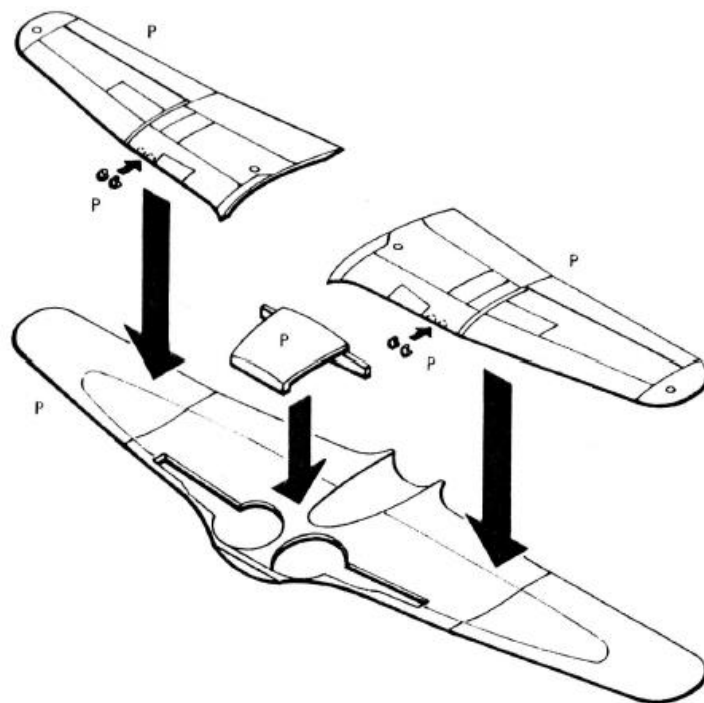
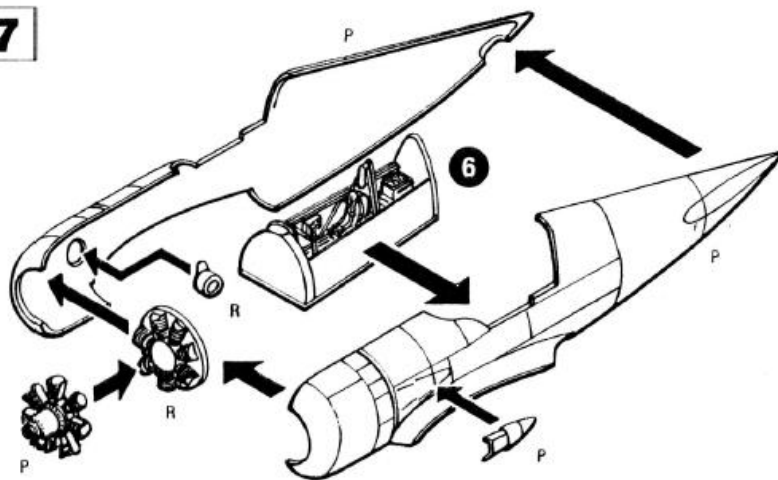


DG Dark Green (FS34058)

LB Light Blue (FS 35526)

Vultee Vanguard č. 511 s čínskými znaky, Čína 1942
Vultee Vanguard number 511 with Chinese insignia, China 1942

7



8

