

# letectví

## kosmonautika

- PODFUKY S LETADLY
- BAJKONURSKÉ DRAMA
- ZACHRÁNIL SE HITLER?

- NEŠTĚSTÍ NA RAMPĚ 34
- LETECKÁ BITVA O FRANCII







Na Ruzyni

K. Masojídek



# "Podfuky"

## s letadly

Václav NĚMEČEK

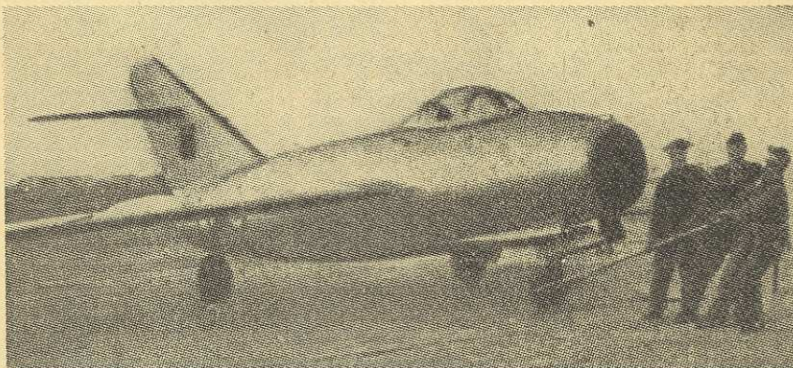
Ten článek jsem chtěl původně nazvat Podvody v letectví. Ale pak jsem si uvědomil, že slovo podvod má pro to, co jsem chtěl psát, trochu příliš pejorativní význam. A také příliš široký. Podvody se dělaly se státními zakázkami, s vojenskými specifikacemi, s dodávkami materiálu i celých letadel (například do zemí, kam se posílat nesměla), s rekordy atd.; bylo toho mnoho, takže by to všechno vydalo na slušnou a jistě ne nezajímavou knihu.

Mně však tentokrát šlo jen o takové docela „nevinné“ podvody, doslova podfuky, kdy se některé letadlo „tvářilo“ jinak, než mu ve skutečnosti náleželo, nebo když se o něm psalo či mluvilo jako o kdovíjakém zázraku — a on to zatím byl nezdařilý typ — a podobně, když se prostě mělo něco zamaskovat nebo naopak nepříteli na něco nalákat atd.

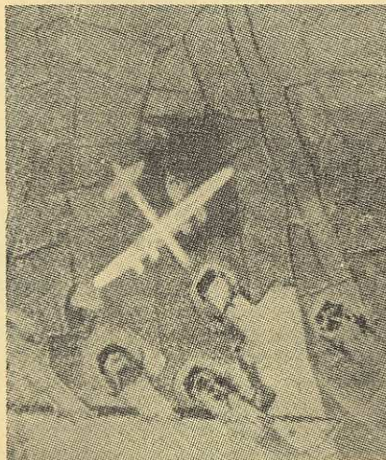
Nadělalo se takových kousků v dějinách letectví celá hromada. Náš

ské letectvo použilo ke klamání nepřítel dřevěných atrap MiGů-15, říkalo se jim „Násirovy MiGy“, snad

Ale byly i snahy pomocí atrap zstrašit. Koncem minulé války zkoušeli nacisté například originální „taj-



Vzácné snímky „Násirova MiGu“, zhotoveného ze dřeva

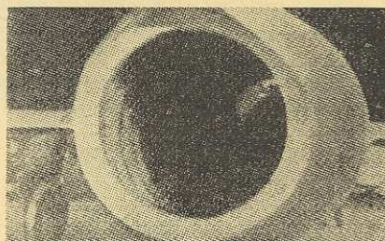


Atrapa B-29 u japonské protiletadlové baterie

výběr zaručeně nebude vyčerpávající, spíše jen naznačí, co se všechno také s letadly dalo dělat. Postavit klamné letiště s atrapami letounů a hangárů, to je dnes už „starý vtíp“, který nikoho nepobaví. Naposledy se na něj chytily anglické, francouzské a izraelské letecké jednotky v době bojů na podzim 1956. Egypt-

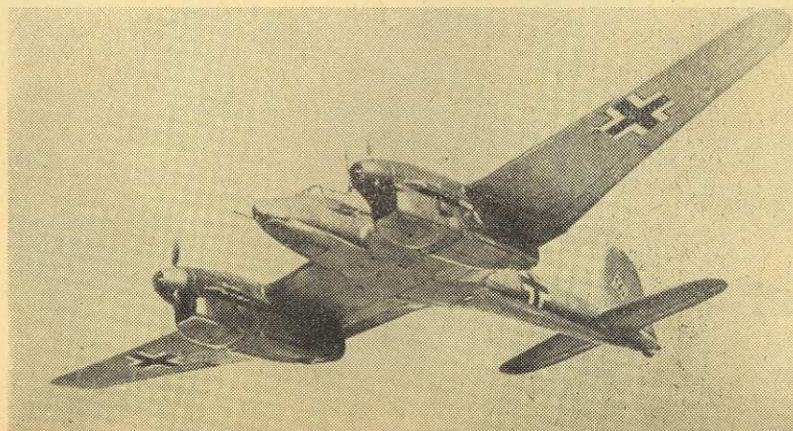
až příliš puntičkářsky napodobených. Všechny takové atrapy, ať byly použity v první či druhé světové válce, ve Španělsku či v Číně, měly vždy jeden cíl — ošálit nepřátelský průzkum a svést bombardovací útok zcela neškodným směrem, daleko od pečlivě zamaskovaných skutečných letišť. Je přirozené, že s tím, jak se zdokonalovaly prostředky leteckého průzkumu, musely se zdokonalovat i prostředky klamání. Dnes již všelijaké ty atrapy letadel prakticky ztratily svůj původní význam.

Napodobeniny letadel byly tedy určeny především ke svedení pozornosti a k útoku falešným směrem.



nou zbraň“: chtěli na lanech vypouštět do vzduchu celé svazy draků, tvarově zcela shodných se stíhacími Messerschmitty Bf 109G. Účel — spojenecké bombardovací svazy se měly zaleknout silných skupin přilétávajících „Messerschmittů“ a zděšeně se obrátit jiným směrem. Inu, jaksi to pak nevyšlo...

Pěkný letový záběr Focke-Wulfa Fw 187



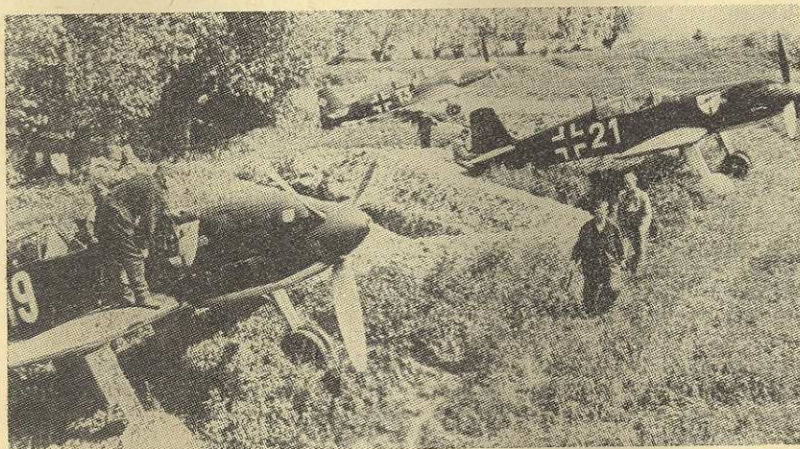


# „PODFUKY“ S LETADLY



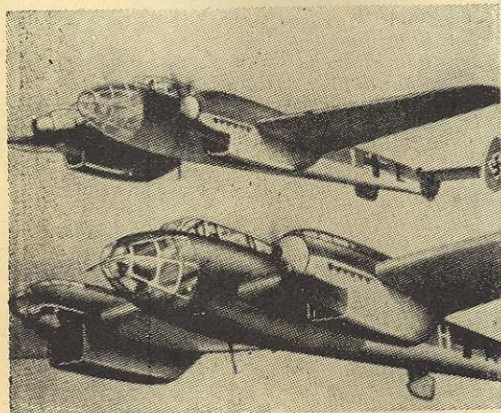
Nahraný „poplach“ u tří letounů Fw 187...

...a noční stíhačky He 113 na stejně „nahraném“ polním letišti. Dole na stránce jedna He 100 D v letu



Orientální rafinovanost německých spojenců na Dálném východě, Japonců, zapojila do věci psychologii a znalost povahy amerických letců. Bylo známo, že americké posádky jen nerady opouštěly své druhy

Montáž dvou Bf 163 Jaguar s naretušovanými znaky i poznávacími písmeny jednotek



z hořících nebo těžce poškozených letadel, že se podle možností snažily sledovat jejich poslední pohyb k zemi a přispět jim alespoň trochu na pomoc. Jeden americký letecký snímek z oblasti Tien-Ho v Indočíně, pořízený na jaře 1945, ukazuje těžký americký čtyřmotorový letoun B-29 Superfortress, přibližující se v plamenech k zemi právě nad okopy protiletadlových baterií. Americkému průzkumu se podařilo zjistit, že to ve skutečnosti byla jen plochá, stříbrně natřená atrapa, položená na zem. Byla ale zhotovena skutečně tak rafinovaně, že by se ostatním letcům ze svazu mohlo zdát, že vidí své přátele padat k zemi. Chtěli by jistě přispěchat na pomoc a stali by se obětí palby zblízka. Rafinované. Ale skutečně nemohu doložit, zda některý americký stroj na tuto vějičku sedl.

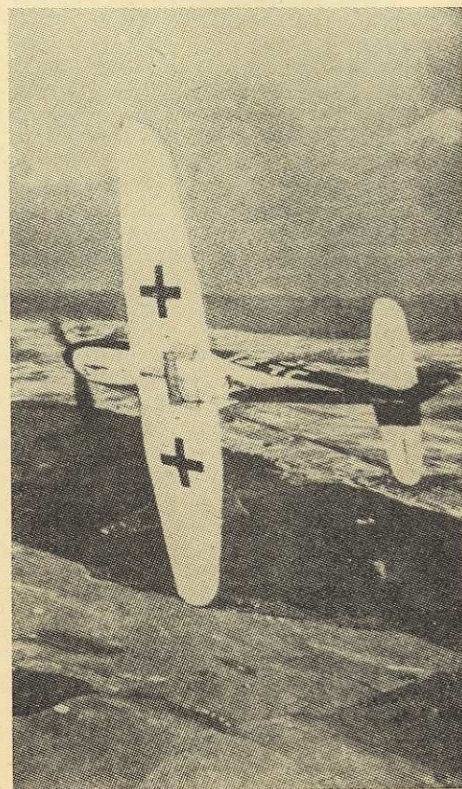
Japonci na věc šli s psychologií a Němci ne. Je to možné? Kdepak. Němci měli přece Goebbelsovo ministerstvo propagandy a tam neseďdělí lidé, kteří dostávali chleba jen tak pro nic za nic. A tak se dostáváme od atrap dřevěných k atrapám tiskovým, neboť tisk, to byla nej-

hlavnější zbraň Goebbelsových hochů.

V roce 1940, kdy nacistické letectvo tak hladce vyřídilo belgické, holandské, francouzské, norské a dánské vzdušné síly, neznaly jeho oslavné fanfáry mezí. Ale o čem také pořád psát? Německých typů nebylo mnoho — Ju 87, ta slavná Štuka, těžké He 111, „létací tužky“ Do 17 a Do 215, stíhací Messerschmitty Bf 109 a Bf 110. Junkersy Ju 88 teprve začínaly létat řadově a byly víceméně tajné pro propagandu, a další stroje se teprve chystaly. Bylo třeba s něčím honem vyrukovat, aby sláva luftwaffe nebledla, ale naopak se rozvíjela k plnému jaslu. Na řadě bylo letectvo „proradného Albionu“ a to bylo třeba zničit nejen fyzicky, ale i otřást morálně dřívě, než „to“ začne.

A tak se na stránkách německého leteckého i neleteckého tisku a v některých případech i na plátnech kin objevily nové bojové letouny německé luftwaffe. Byl to dvoumístný dvoumotorový stíhač Focke Wulf Fw 187A, pravý to postrach všech nepřátelských letadel. Dále dvoumístný rychlý bombardovací letoun Messerschmitt Bf 163 Jaguar, schopný zničit vše na zemi, pod zemí, ve vodě i pod ní první shozenou pumou. A konečně, kdyby se snad nějaké letadlo zastrašených „plutokratů“ odvážilo proniknout nad prostor Velkoněmecké říše, pak by bylo zcela jistě likvidováno nejnovějšími nočními stíhačkami Heinkel He 113!

Anglická RAF a po ní ostatní spojenecká letectva zařadila přirozeně tyto nové nebezpečné protivníky do svých přehledů nepřátelských letadel a učila své letce i vojáky protivzdušné obrany nové stroje rozpoznávat. A teď přijde to nejlepší, co by si mohlo Goebbelsovo ministerstvo přičíst jako velký úspěch — skutečně se čas od času objevila hlášení,





že se britské letouny setkaly tu s Fw 187, tam s Bf 163 a onde zase s He 113, a že s nimi bojovaly. Proč ne, zeptají se snad čtenáři. Prostě proto, že ani jeden z těchto letounů nebyl postaven ve více než několika málo kusech a nikdy nebyl zaveden u žádné bojové skupiny. Fw 187 a Bf 163 byly nezdařilé typy ještě z předválečného období, He 113 jako takový dokonce vůbec neexistoval. Bylo to fiktivní označení prototypů

## „PODFUKY“ S LETADLY

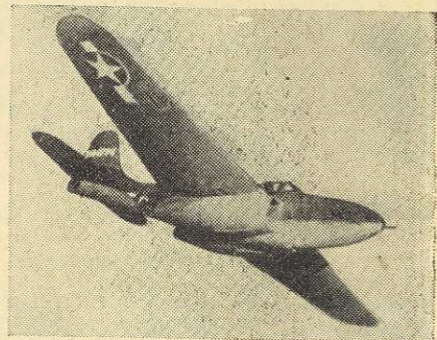
zasvěcené diváky a zastřít jim skutečný účel nových, zkoušených letadel.

V roce 1942 se zkoušel druhý prototyp prvního amerického proudového stíhacího letounu Bell Model 27-2 neboli XP-59A Airacomet. Na základ-

ně Muroc, kde se čekalo na značně opožděnou dodávku motorů General Electric I-A, jej bylo třeba často přesunovat ve vleku za traktorem. Základna byla sice v pouštní oblasti Rogers Dry Lake v Kalifornii, ale nepříjemných diváků by mohlo být i tam dost. Vždyť v USA vedle spousty německých emigrantů bylo dost i německých špiónů. A jistě by jim bylo divné letadlo bez vrtulí. Pomoc byla snadná — letoun se vlekal vždy pečlivě obalen plachtami a na před mu byla nasazena plechová „čepice“ s hrdě čnějícími čtyřmi listy mohutné vrtule. A bylo to. Airacomet zůstal utajen.

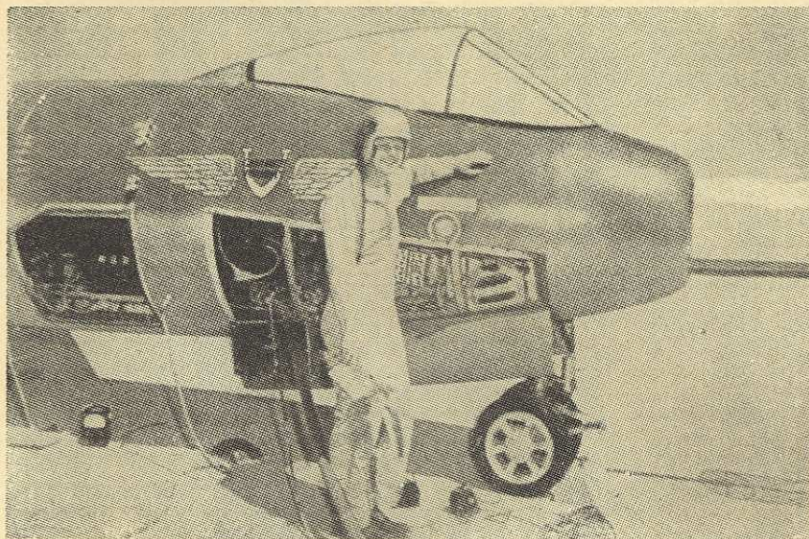


Druhý prototyp XP-59 Airacomet s klamnou vrtulí, přepravovaný na start. Vpravo Airacomet v letu



Něco podobného se opakovalo ještě po válce, přesněji řečeno v roce 1951 při zkouškách bezpilotní letounové střely amerického námořního letectva Chance Vought SSM-N-8 Regulus I. Tato letounová střela připomínala tvarově MiG-15, ale bez kabiny a bez vodorovných ocasních ploch. A právě chybějící kabina byla prvkem, o němž se utajovací orgány obávaly, že by mohl návštěvníkům základny Edwards něco prozradit. Co počít? Tak se zase dělala atrapa a Regulus I byl na letišti vždy vybaven napodobeninou pilotní kabiny, tyčící se nápadně nad přídi.

Nu, a to by byly tak všechny příklady, o nichž jsem chtěl mluvit.



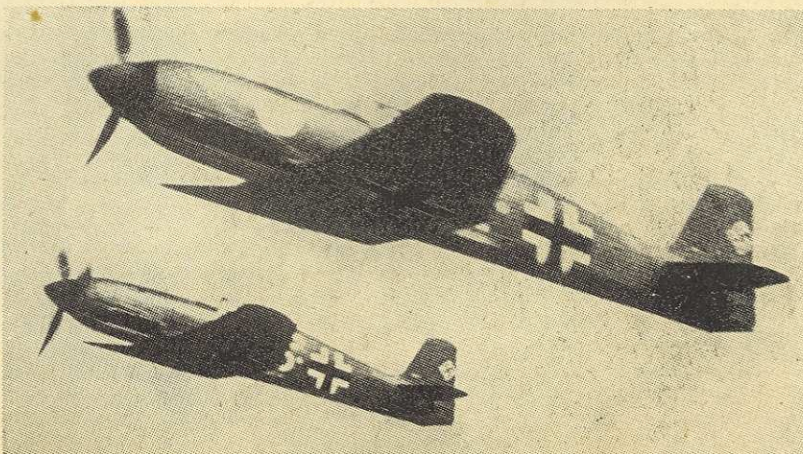
Zkušební pilot Roy Pearson od firmy Chance Vought před prototypem letounové střely Regulus I s napodobeninou pilotní kabiny. Regulus I byl ve skutečnosti řízen při prvních letech dálkově ze sledujícího jej letounu

*Snímky: Cockpit, Koku-Fan, archiv*

Heinkel He 100, popřípadě předseriových dvanácti kusů He 100D-1, postavených Heinklem jen z vlastní iniciativy a nikdy oficiálně nepřevzatých Luftwaffe. To se ovšem svět dověděl až několik let po válce. Ještě ve všech prvních poválečných přehledech vojenských letadel figurovaly tyto tři obávané stroje zcela vážně.

Tak tedy atrapy klamající, atrapy lákající či zastrahující, atrapy tiskové. Zbývají ještě atrapy zastírající. I takové se v minulých letech objevily, v obou známých případech za „velkou louží“, tj. v USA. Účelem tentokrát bylo oklamat náhodné a ne-

Zdaleka nejlepším „podfukem“ však pro všechny doby asi zůstane „aféra He 113“





# LETECKÁ BITVA



## II. ÚČAST ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ

Dr. EDUARD ČEJKA, CSC.

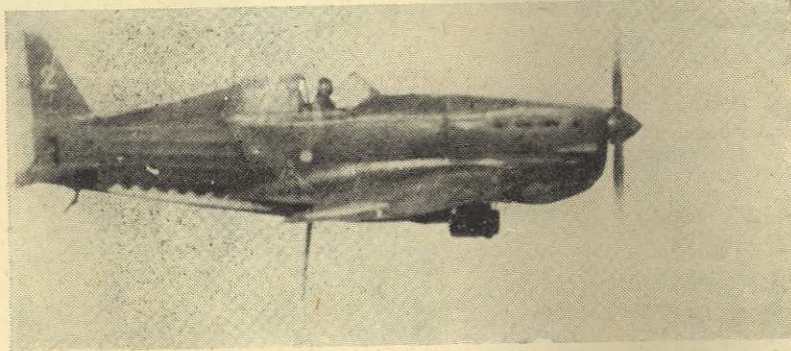
Snímky: archiv VHÚ

V květnu 1940 se nacistická agrese obrátila na západ. Hitlerovská vojska vtrhla do Holandska, Belgie a Francie. Druhá světová válka vstoupila do nové fáze. „Drôle de guerre“, podivná válka, charakterizovaná na západní frontě všeobecnou nečinností, skončila. Nastal tvrdý, nesmlou-

„Člověk se při tom nemoh' zbavit dojmu obchodu s lidským masem. Smlouva na pět let se rovná smlouvě na celý život. Není snadné se rozhodnout. A kde je boj s germánským uchvatitelem?“

Místo aktivního boje proti hitlerovcům byli českoslovenští dobrovolníci přesunuti do severní Afriky, kde měli prolévat krev za zájmy francouzské koloniální říše.

„Je tedy nutno obléci se do kabátu cizinecké legie jako nováček, deuxième classe,



Morane MS.406

vavý zápas, v němž se den po dni, stále zřetelněji začala prosazovat organizovaná síla brutálního nacistického útoku.

V kritickém okamžiku zasáhli do boje po boku svých francouzských druhů též dva československé pěší pluky a především pak příslušníci československého zahraničního letectva.

Českoslovenští uprchlíci, kteří pronikli po 15. březnu 1939 různými cestami na Západ, se soustřeďovali ve Francii. Do 1. září, kdy vypukla válka, bylo ve Francii několik tisíc československých vojáků, z nichž více než 500 bylo letců. Ti, kteří odjížděli do Francie v přesvědčení, že se jim tam naskytne nejlepší možnost aktivního boje proti hitlerovskému Německu, byli trpce zklamáni. Francouzské úřady přijaly Čechoslováky při nejmenším rozpačitě.

„Nebyla to Francie našich snů. Byla to Francie občanský a vojensky demoralizovaná, prosáknutá jedem defetismu. Stín budoucí katastrofy dusil naše přípravy již od prvního počátku.“

Francouzská vláda odmítla možnost formovat na svém území samostatné československé vojenské jednotky. Za této situace nezbylo Čechoslovákům jiného východiska než vstoupit s pětiletým závazkem do francouzské cizinecké legie.

Velmi těžce nesli zejména podřízenost německým příslušníkům legie, kteří se škodolibou radostí dávali najevo svou nepřítel Čechoslovákům. Lidé si však postupně přivykali a zocelovali se. Duševní deprese však zůstávala. Mnozí přestali dokonce věřit na návrat z legie. Dny a týdny nejistoty plynuly až do podzimu 1939.

Vznik války dal československým dobrovolníkům jasnější perspektivu. Francie vyhlásila Německu válku, uznala Národní výbor Čechoslovenský a povolila organizaci samostatných československých jednotek na svém území.

Českoslovenští letci byli ihned uvolněni z cizinecké legie a odesláni na francouzské letecké základny v severní Africe. Početná skupina letců, jež zůstala ve Francii, byla přidělena k různým posádkám na francouzském území, poněkud v Chartres, dále v Toulouse, Pau, Istres aj. Vlastní československé výcvikové středisko, které bylo původně určeno do Cognacu, bylo prozatímne umístěno v Mérignacu a částečně v Agdu.

Přestože již 17. listopadu 1939 byla uzavřena československo-francouzská letecká dohoda, organizace československého letectva postupovala jen velmi pomalu. Naši letci procházeli zdoluhavým výcvikem, na letišti byl nedostatek výkonných strojů, výcvikových pomůcek a také úroveň kursů byla vcelku nízká.

„V první řadě nebylo místa na spaní. Kárány byly přeplněny, záložníci stále a stále přicházeli. Nepořádek byl všeobecný a nikdo v táboře neměl nejmenší potuchy, co dělat se sedmdesáti českými piloty. Nikdo nevěděl, proč jsme tam přišli... Bylo zde jen několik předpotopních letadel a ta kupodivu též létala — svým stářím připomínala letouny z první světové války, svým vzezřením muzejní ukázky. Nikdo nepoznal, kdy začínalo a kdy končilo zaměstnání. O stravě ani nemluví. Náš plat byl na-prosto nedostatečný a nedovoloval, abychom si mohli koupit alespoň cigarety a něco k pití.“

Koncem listopadu se na letišti v La Senii ustavila francouzská bojová peruť a k její první letce bylo přiděleno šest československých stíhačů — Fejfar, Bieberle, Janouch, Jícha,

Ti, kteří utíkali z domova ve jménu boje proti fašismu a za okupovanou vlast, si museli nakonec ve Francii obléci stejnokroje cizinecké legie...

sloužit v africkém písku a vsugerovat si heslo „Legio Patria Nostra“. Těžko si představit, že tam někde v horách Atlasu nebo v Indočíně bojujeme za svoji československou zemi.“

Jedinou útěchou jim byl ústní příslib, že v případě války budou moci vstoupit do československých vojenských jednotek, které se měly vytvořit ve Francii.

„Na naše myšlenky a obavy nebylo odpovědi ani povzbuzení. Jediné, nač jsme mohli čekat a těšit se, bylo rozřešení této situace válkou. Ta však zatím nebyla na dohled.“

Výcvik v cizinecké legii byl ostrý a namáhavý, pro všechny — pěšáky i letce — stejný.

„Pochoduje-li se s pískovým dvacetikilovým zatížením, je to v našem podněbí lehký fyzický výkon; zde však je nepředstavitelně vysilující. Voda se pít nesmí, protože krvavé průhmy se zhoršují, a tak už po dvacetikilometrovém pochodu otéká jazyk, rty a hrdlo je slepeno jako arabskou gumou. Pochoduje se i za největšího vedra v pláští.“

Kromě „normálního“ výcviku museli českoslovenští nováčci vykonávat práce, které je ponižovaly a podlamovaly jejich sebevědomí.

„Čištění rozpálených kamen za poledního vedra, mytí masného nádoby ve studené vodě, tahání balvanů nebo zalévání ulic města..., místo oddechu po práci si naši piloti odpýkali tresty tak, že stáli v celé četě se zbraní k pěstí na parném slunci poledních hodin, kdy teplota dosahovala až 60 stupňů.“







Koncem roku 1939 se skupina našich letců dočkala přesunu ze severní Afriky do Francie

Kučera a Popelka. Byla to šestá stíhací perut. 14. prosince byla odeslána do Francie, kde dokončila bojový výcvik. 15. ledna 1940 byla prohlášena za plně bojeschopnou a brzy poté již zasáhla do bojů na západní frontě. Ještě před odjezdem šesté pe-



Jeden z Čechoslováků, kteří položili život už ve Francii: četař Vl. Vašek

rutě do Francie se v La Senii zorganizovala další stíhací perut, v níž bylo sedm Čechoslováků. Koncem prosince byla odeslána do Sýrie.

Velké výcvikové středisko pro stíhací letce bylo i ve Francii v Chartres.

„V Chartres čekalo na výcvik na dvě stě českých pilotů, pro které bylo k dispozici všeho všudy asi patnáct letounů, a ty byly soustavně v opravě. »Kde jsou všechny ty moderní letouny?« tážal jsem se sám sebe. Podle toho, co jsme slyšeli v Paříži, měly by být hangáry nappány moderními stroji. Zatím jsme však viděli jenom Nieuporty a Spady, které jen s velkou shovívavostí mohly být nazývány opravdovými bojovými letouny.“

Počátkem prosince 1939 byla z Chartres odeslána první skupina sedmnácti československých stíhačů na frontu. Letci byli včleněni po men-

ších skupinách, zpravidla po rojích, do francouzských stíhacích letek.

„Jeich uniformy byly již lepší. Měli tmavomodré tuniky, šedivé kalhoty a ovínovačky, kterážto uniforma na tehdejší poměry byla přímo luxusní.“

V únoru 1940 létalo na západní frontě již přes padesát československých letců, vesměs stíhacích pilotů. Letecká bojová činnost byla ovšem v oné době „podivné války“ mizivá. Nepřítel se omezil pouze na průzkumné lety (i když často do hlubokého zázemí) a podnikal výpady stíhacím letectvem. Francouzské letectvo provádělo podobné akce, avšak v daleko menším rozsahu.

„Naše operační činnost sestává z patrol směrem k francouzsko-německé hranici. Létáme do roztrhání těla, oči si můžeme vykoukat, ale pořádný Němec není k spatření. Jakoby se nám každý již předem vyhýbal. Jsme pravděpodobně na nějakém mimořádně klidném úseku.“

Zatímco Hitler přesunoval vojska k západním hranicím a plnou parou se připravoval k válečné ofenzivě, pokračoval ve Francii vojenský i politický rozklad. Bojeschopnost francouzské armády nahlodávaly korupce a krádeže vojenských zásob, bojovou morálku francouzského vojáka podlamoval nekonečný pobyt v pevnostních liniích. Dílo rozvratu dokončovaly fašistické „páté kolony“.

„Jsme na polním letišti v Connantres. Zápolí západní fronty... Potkáváme francouzského vojáka-záložníka jdoucího do stráže. Lituji, že nemám fotoaparát — jde klátivě ve staré modré uniformě, jeho dřeváky nepravděpodobně klapou, na rameni má starou pušku na provázku a na boku mu visí těžký bídón s vínem. Divím se za ním hodně dlouho. To že by měl být příští verduňský hrdina?“

Přes všechny obtíže dosáhli naši letci již v prvních týdnech svého bojového zasazení cenné úspěchy. V březnu 1940 byl vyznamenán příslušník třetí perutě des. K. Körber francouzským válečným křížem. V citaci stíhací brigády se mj. pravilo:

„Desátník Körber, mladý pilot, osvědčil se za boje s početně silnějším nepřítelem chladnokrevností a rozhodností. Dokázal, ať raněn, uhasit požár na palubě letounu a dovést svůj stroj těžce poškozený palbou nepřítele na letiště hluboko za frontou.“

Několik dní poté obdržel „Croix de Guerre“ i por. B. Dvořák, příslušník 7. stíhací perutě.

Nebyly tu však jenom úspěchy. V nerovném boji utrpělo československé letectvo i ztráty. 5. ledna 1940 se nevrátil z operačního letu nad frontou čet. Vl. Vašek z 5. stíhací perutě. Ve velké výšce ztratil vědomí a v troskách zřítivšího se letounu zahynul. V dubnu zemřel v pařížské nemocnici kpt. F. Novák, slavný československý letec-akrobat.

Ač již uplynulo od podepsání letecké dohody mnoho týdnů, francouzská vojenská správa nejevila stále ochotu přistoupit k organizaci samostatných československých leteckých jednotek.

„Usilujeme již od září 1939 o postavení vlastních československých leteckých jednotek. Měli jsme dostatek leteckého personálu k postavení osmi stíhacích a čtyř bombardovacích letek. Francouzi se v zásadě nestaví proti tomuto návrhu, ale trvají na tom, že nejdříve musí naši letci sloužit určitou dobu ve francouzských jednotkách, aby si zvykli na prostředí a způsob boje na západní frontě, potom teprve že bude možno uvažovat o samostatných československých jednotkách. Je to pochopitelný požadavek, ale nás se toto stanovisko těžce dotýká, jelikož víme již za zkušeností získaných na různých bázích, že naši lidé jsou nejméně tak dobře vycvičení jako francouzští letci a že jejich bojová morálka stojí velmi vysoko.“

Neustále se objevovaly nové a nové důvody pro odklad. Značný počet československých letců zůstával i nadále v agdeském táboře, kde prováděl jen pěší výcvik. Ministerstvo letectví provádělo nepochopitelné přesuny, změny ve specializaci letců a přeskolovalo zkušené odborníky. I když Francouzi odmítali udat důvody svého počínání, bylo stále zřejmější, že pravým důvodem byl nedostatek leteckého materiálu všeho druhu.

Vpádem hitlerovského wehrmachtu do Holandska a Belgie 10. května 1940 skončilo na západní frontě smutně proslulé období „podivné války“, v němž se válčilo spíše diplomatickými než skutečnými zbraněmi. Avšak právě tehdy dostoupila demoralizace Francie svého vrcholu. Zesilující nedemokratický kurs Daladierovy vlády umrtvoval aktivitu lidu. Francie byla špatně připravena k odporu a vývoj válečných operací byl proto bleskový. Během několika dní kapitulovala Belgie i Holandsko a nacisté vtrhli do Francie. Francouzská armáda zaskočená ardenským průlomem utrpěla těžké ztráty a její souvislé linie byly protřeny. Nacistické tanky se valily do nitra země.

Na nejobtížnějších úsecích fronty zasáhlo tehdy v rámci francouzského letectva více než 170 československých letců. Od svítání do soumraku vzletali českoslovenští stíhači proti početnějšímu a lépe vybavenému nepříteli.

„Naše představy o poměrech na frontě byly velmi klamné. Při setkání s nepřitelem jsme se marně ohlíželi po mnoha silných vlastních a anglických perutích, o kterých jsme až dosud tolik slyšeli. Místo nich všude byli jen Němci. Mimo toho zklamání se dostavilo další. Zjistili jsme, že naše Morany byly pomalejší než nepřátelské bombardéry a palebná síla našich dvou kulometů a jednoho kanónu daleko neodpovídala potřebám.“

Převaha nepřítele každým dnem narůstala. Systematické bombardování



francouzských letišť a vyřazení desítek letounů již na zemi dále ztěžovalo situaci francouzského letectva. Brzy byl pocíťován nedostatek bojeschopných strojů i letců.

I za těchto nepříznivých podmínek si vedli českoslovenští letci úspěšně a zařadili se mezi nejlepší ve Francii. Již v prvních květnových bojích se proslavil rtm. F. Peřina, který během dvou dnů a při třech bojových letech sestřelil sedm nepřátelských letounů. Tento rekord nebyl do zhroutení Francie nikým překonán!

F. Peřina byl příslušníkem legendární 5. stíhací perutě, která patřila



První zprava je poručík Peřina, označovaný za jednoho z nejlepších letců v bitvě o Francii

k elitním francouzským leteckým jednotkám. Spolu s ním působilo v peruti ještě dalších sedmnáct Čechoslováků. Byli mezi nimi kpt. Vyběral, Klán, Vrána, ppor. Chábera, Světlík a zejména pak kpt. Vašátko. Perut operovala nad velmi exponovaným úsekem kolem Sedanu a Verdunu. Zvláště se vyznamenala její první letka, jejíž příslušníci sestřelili celkem 111 nepřátelských letounů. Za zmínku stojí, že např. za dva dny, od 10. do 12. května, zničili 39 německých strojů, aniž sami utrpěli jedinou ztrátu! Českoslovenští příslušníci této letky se podíleli takřka na polovině všech dosažených úspěchů.

Pozadu nezůstali ani ostatní českoslovenští letci v jiných francouzských perutích. Velkou statečností v boji projevili 24. května des. P., který se vrátil po nouzovém přistání. Aniž mu fungovaly kanón a kulomety, útočil v souboji na nepřátelské letouny, aby vázal jejich palbu. Nakonec byl nucen nouzově přistát v „zemi nikoho“, máje dvakrát prostřelenou nádrž. Nedaleko něho projely německé tanky. Později byl zajat Francouzi jako parašutista a měl být zastřelen. Po delší době se mu podařilo dovolat se pomoci a po dvou dnech vězení a hladu byl propuštěn.

S rychlým postupem nacistických pozemních vojsk se zhoršovala i situace ve vzduchu. Německá Luftwaffe se stala pánem vzdušného prostoru i v hlubokém týlu a na všech úsecích zatlačila francouzské i spojenecké letectvo do beznadějné defenzivy. Stále zřetelněji se začaly projevovat

vážné nedostatky v organizaci i velení francouzských vzdušných sil.

„Převládala nepřipravenost a nedůslednost a snad i neochota některých velitelů doopravdy bojovat. Rozkazy byly prováděny často líně, nebo vůbec ne, z nedostatku dobrých zpráv vznikl chaos. Velmi často si zprávy odporovaly a situace byly tak popleteny, že bylo opravdu těžko učinit si pravý obraz, jak věci ve skutečnosti vypadají.“

Ztráty francouzského letectva začaly nabývat hrozných rozměrů. Také Čechoslováci přinášeli své oběti. V leteckém souboji u Sedanu byl sestřelen kpt. T. Hamšík, při obraně Paříže padl kpt. A. Mikulášek, byli nezvěstní a ranění.

Když nacistická armáda prolomila počátkem června frontu a její tankové divize začaly rychle překračovat řeku Somme, rozhodlo se francouzské vrchní velení zasadit do boje všechny prostředky, aby zastavilo nebo alespoň zpomalilo postup nepřítele. Do pozemních bojů, zejména proti pronikajícím pancéřovým kolonám, mělo zasáhnout i letectvo. Bitvních letounů francouzského letectvo prakticky nemělo, a proto měli jejich úlohu převzít stíhači. Ti však nebyli k takovým úkolům cvičeni a rovněž jejich stroje, vesměs Morany a Blochy, neměly potřebnou výzbroj ani pancéřování. Několikrát za den startovaly pak stíhací perutě k bojovým letům, aby se vracely zpět se ztrátami, jež vysoko překračovaly beztak již vysoké průměry. Nedostatek výkonného leteckého personálu vedl přirozeně k značnému přetížení zbylých letců.

„Po těchto dnech usilovného létání a bojů bylo již možno na každém pilotu zřetelně rozpoznat únavu. Nepřetržitě po dobu dvaceti dnů spali jsme pouze tři až čtyři hodiny denně. Létalo se mnoho, někdy až šest hodin za den, zbytek času jsme trávili v hotovosti zosíťené, připoutáni v letounech. Stávali jsme se polovičními automaty bez zájmu o život. Jedinou starostí, kterou ze sebe nemohl nikdo setřást, bylo napjaté pozorování dalekého horizontu a hledání malých černých teček na nebi. Nedostatkem spánku a klidu, unavení více nežli mohli snést, piloti spali, kudy chodili. Naše těla byla jen svazky nervů a velmi často nereagovala ani na nebezpečí, trasy střel a protiletadlovou palbu.“

Do boje s německými tanky a motorizovanými kolonami zasáhli i českoslovenští stíhači. Byli mezi nimi především příslušníci již zmíněné 6. stíhací perutě, kpt. Kulhánek, npor. Fejfar, ppor. Jicha a další.

„Jednoho krásného slunečného odpoledne velitel naší stíhací perutě zavolal dva francouzské piloty a mne a podle rozkazu velitele armády nám nařídil, abychom napadli německé tanky mezi třemi osadami jihozápadně od Peronne, kde Němci prorazili francouzské linie. Při nízkém letu s maximální rychlostí jsme postupně jeden po druhém ve vzdálenosti několika set metrů zaútočili na pronikající nepřátelské tanky a tři z nich jsme zapálili. Po tomto úspěšném pokusu nařídila armáda naší stíhací peruti provést řadu dalších útoků. Jednotlivé roje startovaly k těmto vyčerpávajícím a nebezpečným úkolům někdy dokonce i v deseti-minutových intervalech. U Forges-les-Eaux jsme Němce přikovali na místo po dva dny a noviny se tehdy dokonce zmínily několika řádky o statečných stíhačích.“

V první letce 6. stíhací perutě zahynuli v bojích proti nacistickým tankům dva piloti — rt. J. Hranička a čet. J. Bendl.

V době, kdy se chýlila bitva o Francii ke konci, tvořili všichni českoslovenští stíhači, zasazení do bojových akcí, asi čtvrtinu celého

francouzského stíhacího letectva. V menší míře se účastnili bojových operací i českoslovenští bombardovací letci. Svrhli tisíce kilogramů leteckých pum na nepřátelské kolony a shromaždiště, zničili několik německých tanků a provedli i několik náletů nad německé území.

Přes nepříznivý vývoj válečných událostí a nedostatky v organizaci vzdušného boje dosáhli českoslovenští letci v boji nad Francií významných úspěchů. Ve dvou měsících, v květnu a v červnu 1940, dobyli 158 vítězství ve vzdušných bojích (kromě mnoha zdařilých útoků na pozemní cíle v Belgii a v severní Francii). Podle některých francouzských údajů dosáhl nejvíce sestřelů kpt. S. Vašátko, který zničil celkem 15 nepřátelských strojů a zařadil se tak spolu s por. Peřinou a dalšími československými stíhači na přední místo mezi francouzskými leteckými „esy“.

Celkem ztratilo československé letectvo ve Francii 32 mužů, z nichž 21 padlo nebo bylo nezvěstných, 10 zahynulo při výcviku a jeden (kpt. Ncvák) zemřel. Francie odměnila statečné činy československých letců vysokými řády a vyznamenáními. Sedm letců obdrželo „Légion d'Honneur (Chevalier)“, dalších šest „Médaille Militaire“ a 81 letců „Croix de Guerre“, kromě dalších citací.

Úspěšná bojová činnost československých letců na frontě přiměla nakonec francouzskou vojenskou správu, aby urychlila zformování samostatných československých leteckých jednotek. Tak 1. června 1940 byla na francouzském ministerstvu zahraničí podepsána letecká dohoda o zřízení samostatného československého letectva ve Francii. Tento dokument však již zůstal jen na papíře. Spád událostí byl příliš rychlý. Dříve než došly příslušné směrnice o československo-francouzské dohodě na jednotlivá velitelství, Francie kapitulovala a výsledky vydané bojovým úsilím československých letců byly zmařeny.

Válka ve Francii skončila. Spolu s francouzskými vojsky museli i českoslovenští vojáci vyklidit pole nepříteli. Účast Čechoslováků ve francouzském tažení byla projevem nezlomného odhodlání postavit se na odpor hitlerovské agresi alespoň v zahraničí, když před půldruhým rokem jim byla znemožněna obrana vlastního domova. Za dané situace splnili naši vojáci svou lidskou a demokratickou povinnost. V daleko horších podmínkách bojovali ve Francii s touž statečností, s níž by byli v minulosti bránili svou vlast. Vinou kapitulantských francouzských vládních kruhů nebyly oběti československých vojáků vykoupeny vítězstvím. Nebyly však marné. Staly se součástí tisíců minulých a milionů příštích životů v dalším hrdinném boji a vítězném zápase celého demokratického světa proti největšímu nepříteli lidstva — hitlerovskému fašismu.

Pozn. autora: citace jsou použity z publikací, archivní dokumentace a vyprávění účastníků bojů ve Francii.

\* Tento fakt je převzat z archivních materiálů, které neuvádějí plné jméno. Autorovi se nepodařilo je zjistit.



## CONVAIR B-58

Václav Němeček  
Výkres: inž. Jan Kadlec

Bombardovací letoun Convair B-58 Hustler (Loupežník) patří svými trojúhelníkovými křídly, rychlostí  $M = 2$  a celou koncepcí k nejzajímavějším strojům soudobé vojenské letecké techniky. Je možno diskutovat o oprávněnosti či zbytečnosti existence letadla této třídy a těchto výkonnostních parametrů při současné úrovni raketové techniky. Avšak B-58 zůstane stále velice zajímavým dokladem vysoké technické úrovně své doby. Na druhé straně je ovšem třeba si uvědomit pro jaké cíle byl vytvořen.

Hustler je dítětem let studené války. Již v roce 1949 vypsal velitelství amerického vojenského letectva specifikace pro předběžný projekt bombardovacího letounu s nadzvukovou rychlostí, a navigačního, navigačního a zaměřovacího systému pro takový typ. Předběžný projekt firmy Convair (závod Fort Worth) tehdy zvítězil. To byl první „náběh“ k dnešnímu Hustleru. Projekt sám, i názory na jeho uplatnění zrály dále. V roce 1951 se objevily nové podmínky a nový studijní projekt Convaira, který tentokrát již dostal oficiální typové číslo USAF: B-58. Konečně v srpnu 1952 byla tato předběžná fáze vývoje budoucího Hustlera uzavřena zakázkou se značkou MX-1964, v níž US Air Force závazně objednala u Convair Aircraft Corporation celý komplexní zbrojní systém B-58. To byl první kontrakt uzavřený v historii USAF na komplexní systém, zahrnující nejen samotný le-

toun, ale i ostatní zařízení zabezpečující jeho nasazení. Convair měl s výjimkou motorů vyřešit vše, ovšem za spolupráce subkontraktorů.

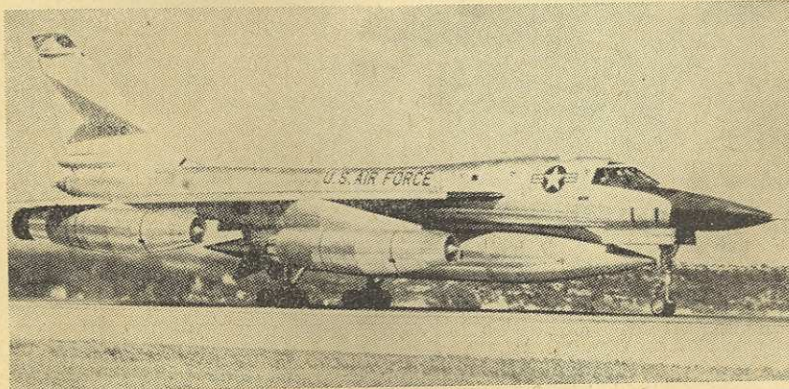
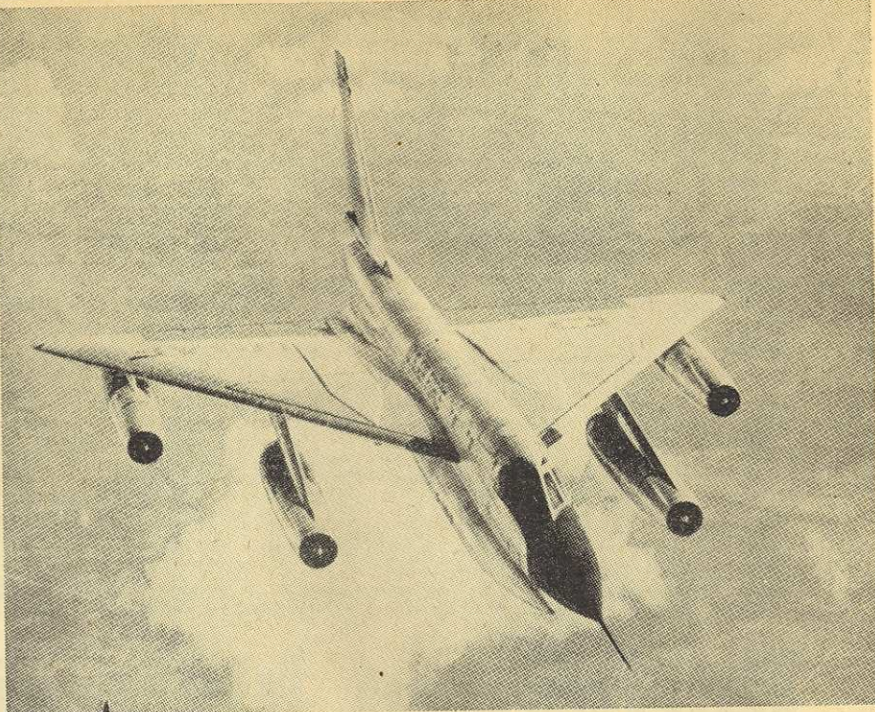
Projekt B-58 vycházel z požadavku minimálních vnějších rozměrů, minimální váhy a přitom maximální upotřebitelnosti a pružnosti nasazení nového letounu i jeho systému. Z této projektční filosofie vyšel návrh letounu s trojúhelníkovým křídlem, se čtyřmi motory zavěšenými na ramenech a s tříčlennou posádkou, umístěnou ve třech kabinách za sebou. Koncepce uplatnění minimálních rozměrů vedla i k použití neobvyklého podvěsného tělesa, v němž je pod trupem soustředěna většina paliva, pum a některé navigační pomůcky. U sériových bojových letounů je toto těleso složeno ze dvou částí. Ve spodní části (vlastně přidavné nádrži), je jen palivo, které se spotřebovává při letu k cíli. Jakmile je palivo vyčerpáno, odhodí se tato část tělesa a zů-

tává jen druhý díl, v němž je podle potřeby umístěno další palivo nebo pumy (jaderné či klasické) v libovolném poměru. Po svržení pum a vyčerpání paliva odpadá i tato část tělesa, takže zpáteční cestu letí jen aerodynamicky velmi čistý a odlehčený stroj. Vlastní trup letounu B-58 je tvarován podle pravidla ploch a také podvěsné těleso odpovídá tomuto důležitému teoretickému předpokladu.

Původní zakázka zněla na třináct strojů ověřovací série. První z nich, B-58A, vzletl poprvé 11. listopadu 1956; tehdy ještě neměl podvěsné doutníkové těleso. To se objevilo až na druhém letounu, zalétaném v únoru 1957. Toto těleso mělo ještě palivo a pumové závěsy v nedělitelném celku. Doba vlastního vývoje Hustlera je poměrně krátká vzhledem k množství problémů, které bylo třeba vyřešit. Nešlo jen o samotný zbrojní a navigační systém, ale třeba i o takové „malíčkosti“, jakou je konstrukční struktura letounu. Aerodynamický ohřev při rychlostech okolo  $M = 2$  si vyžádal nové řešení povrchu letounu, nové materiály i způsob jejich zpracování. Značná část letounu (90 % povrchu křídla) je zhotovena ze sendvičového materiálu, vyrobeného z voštin ze skelných laminátů, hliníku a ne-rezavějící oceli, odolávající vysokým teplotám a s vysokou únavovou životností.

První stroje ověřovací série B-58A byly předány velitelství letového výzkumu a vývoje USAF (Air Research and Development Command) v jehož 6592. zkušební squadroně byl podrobně vyhodnocován zbrojní systém tohoto letounu. Zároveň velitelství strategického letectva (Strategic Air Command) pověřilo squadronu č. 3958 pro operační vyhodnocování a výcvik (Operational Evaluation and Training Squadron) vypracováním výcvikového schématu budoucích posádek Hustlerů, přípravou operačních předpokladů pro eventuální nasazení těchto strojů, navržení techniky pozemní přípravy atp. Letadla ověřovací série (bylo jich postaveno celkem 30) vyzbrojila po ukončení první fáze vyhodnocování a výcvikových akcí 15. března 1960 první bojovou perutí Hustlerů. Stala se jí 43. bombardovací perut v Carswellu. V roce 1961 byla 305. bombardovací perut v Bunker Hillu přezbrojena rovněž na B-58A. V březnu 1963, zároveň s ustavením 43. bombardovací perutě, bylo objednáno 88 sériových letounů B-58A. Po dokončení jejich stavby v roce 1962 dosáhl tedy celkový počet zhotovených Hustlerů čísla 116. Osm ze strojů ověřovací série bylo v roce 1960 a 1961 přeměněno na cvičné letouny s úplným dvojím řízením a uzpůsobeno pro vizuální pilotáž z obou sedadel. Ve srovnání s řadovými stroji se vyznačují rozšířenými kryty pilotních prostorů. První takový cvičný TB-58A byl zalétán 10. května 1960 a USAF dodán v srpnu téhož roku.

Verzi letounu B-58 Hustler nebylo mnoho. Vedle cvičné obdoby TB-58A se vyskytl vlastně jediný odlišný pokusný letoun NB-



Srovnání B-58A (nahore) a TB-58A (dole) v podobném pohledu





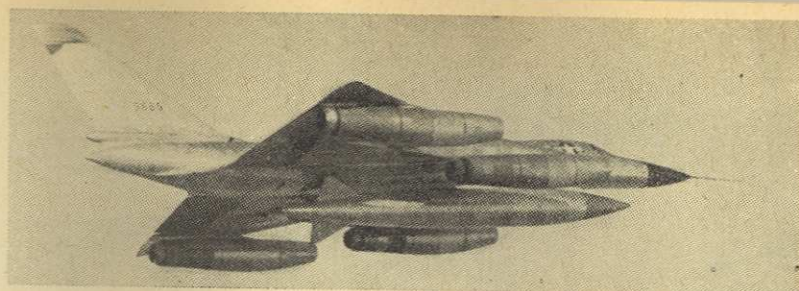
-58A, který v podvěsném tělese pod trupem za letu vyzkoušel obrovský proudový motor General Electric J93-GE-3 se statickým tahem 13 600 kp, určený pro šestimotorový bombardér B-70.

Vlastní motory Hustlera jsou co do výkonnosti poněkud skromnější. Prvních jedenáct kusů poháněly čtyři motory General Electric J79-GE-1. Od dvanáctého stroje včetně mají všechny Hustlery zdokonalené motory J79-GE-5B, jejichž statický tah je 4 538 kp, případně 7 076 kp s přidáním spalování. Normální zásoba paliva v trupových nádržích a v nádržích podvěsného tělesa je 58 780 litrů, což stačí na dolet 4 000 km bez doplňování paliva za letu.

Ani drak, ani motory letounu B-58 nejsou určeny pro dlouhodobé nadzvukové lety. Pro bojové nasazení letadla se počítá s cestovní rychlostí  $M = 0,9$  ve výši 18 800 m. Teprve ve vzdálenosti asi 1 000 km od cíle zvýší pilot rychlost na  $M = 2$  při vlastní bojové operaci a únikovém manévru. V bezpečné vzdálenosti od cíle pokračuje zase v letu vysokou podzvukovou rychlostí.

Při zavádění do vojenského letectva a v období ověřovacích zkoušek na sebe Hustlery upozornily pozoruhodnými výkony. Nejvyšší dosažená rychlost byla  $M = 2,09$ , tj. 2 200 km/h ve výši 15 250 metrů. Pozornost soustředil například přelet dlouhý 2 250 km mezi základnami Fort Worth (Texas) a Edwards (Kalifornie), uskutečněný ve výšce nepřesahující 150 m průměrnou rychlostí 1 125 km/h.

V lednu 1961 získaly posádky ze základny Edwards na Hustlerech šest mezinárodních rekordů v rychlosti na uzavřeně trati. 12. ledna nalétal major H. J. Deuschendorf 1 708,82 km/h na okruhu 200 km s nákladem 2 000 kg, což přineslo zároveň rekord na



Přes své vysoké výkony není Hustler po řadu let považován za prvotřídní bojový prostředek, o čemž svědčí zastavení výroby již v roce 1962. Neuskutečněno zůstalo několik projektovaných variant. Například B-58B měl mít prodloužený trup a čtyři motory J79-GE-9 po 4 944/7 711 kp; B-58C měl dostat motory Pratt & Whitney J58 po 13 600 kp, které by mu umožnily létat trvale rychlostí  $M = 2,4$ ; B-58D měl být přepadový stíhač se dvěma motory J58 a konečně B-58E měl mít stejný pohon, ale vybavení pro úkoly taktického letectva.

#### TECHNICKÝ POPIS:

**B-58A Hustler** je čtyřmotorový nadzvukový bombardovací letoun s trojúhelníkovým křídlem.

Křídla celokovové konstrukce s povrchem ze speciálních voštinových panelů mají zakřivenou náběžnou hranu. Jedinou pohyblivou plochou na nich jsou široké elevony, sahající od přechodových plechů do trupu až k závěsům vnějších motorů.

Trup skořepinové celokovové konstrukce má rovněž značnou část potahu z voštinových

kp, jmenovitá 4 400 kp. Specifická spotřeba paliva 2,08 kg/kp/h. Zásoba paliva je celkem 58 780 litrů v podvěsném tělese a v křídlech. Na levé straně přidě trupu je vysunovatelná styková trubice pro doplňování paliva ze letu.

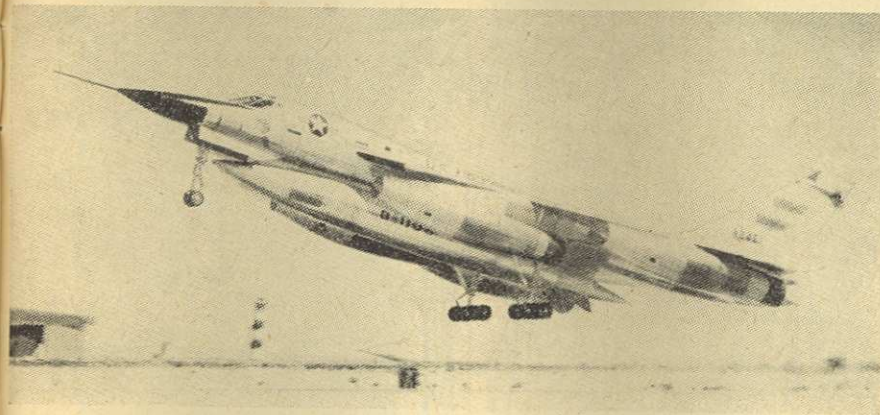
**Výzbroj:** Obranu letounu směrem dozadu zajišťuje motorový šestihlavňový rotační kanón General Electric T-171E3 (M-61 Vulcan) ráže 20 mm. Je namontován výkyvně v koncovém kuželu trupu. Krycí plechy jsou pohyblivé a přidržují se k sobě pružinami jako šupiny ještěrů, takže udržují i při maximální výchylce kanónu co nejlhůdněji povrch. Kanón je ovládaný posledním členem posádky — operátorem — který jen koriguje výhledání cíle a zamíření zbraně, provedené automaticky podle pokynů střeleckého radiolokátoru, jehož anténa je ve vřetenovém výstupku v kofenu svislé ocasní plochy.

**Vybavení:** Řídicí a automatická pilotní soustava firmy Bendix kontinuálně elektronicky propočítává potřebné výkyvy řídicích ploch s ohledem na danou rychlost letu a pevnost konstrukce letounu. V navigačním systému AN/ASQ-42V se automaticky zpracovávají údaje získané dopplerskou, inerciální a celestiální navigací, společně s údaji o výšce, skutečné rychlosti větru, rychlosti letadla vzhledem k zemi, kursu, prolétnuté vzdálenosti a vzdálenosti k cíli, takže pilot má neustále přehled o okamžité poloze letounu. Celý bojový let probíhá automaticky včetně určení okamžiku svržení pum.

#### HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Rozpětí	17,32 m
Délka	29,94 m
Výška	9,12 m
Nosná plocha	143,1 m <sup>2</sup>
Vzletová váha	73 000 až 75 000 kg
Maximální rychlost v 15 250 m	2 220 km/h
Cestovní rychlost v 15 000 m	950 km/h
Dostup (praktický)	18 300 m
Dolet	4 000 km

Pohled na instalaci pohyblivého rotačního kanónu M-61 Vulcan



Sériový letoun po startu

okruhu 1 000 km a pro let bez nákladu. Dne 14. ledna zlepšil major H. E. Confer rekordy v okruhu 1 000 km s nákladem 2 000 kg, 1 000 kg a bez nákladu výkonem 2 067,58 km/h.

Desátého května 1961 získal major E. E. Murphy Blériotův pohár francouzského aeroklubu za půlhodinový let rychlostí nad 2 000 km/h — přesně to bylo 2 095 km/h. Na stejném letounu přelétl 26. května 1961 major W. R. Payne bez mezipřistání z New Yorku do Paříže — 5 905 km daleko za 3 hodiny 19 minut a 41 vteřin průměrnou rychlostí 1 778 km/h. Byla to jen část velkého přeletu bez mezipřistání až ze základny Carswell v Texasu. Při letu byl Paynov stroj na trati 8 341 km dlouhé třikrát tankován letouny Boeing KC-135A Stratotanker. Bohužel, v Paříži právě při příležitosti mezinárodního aerosalonu došlo k tragické havárii Hustlera před tisíci diváky.

Dne 5. března 1962 prolétl B-58A trať mezi Los Angeles a New Yorkem za 2 hodiny 58,7 minuty. 14. srpna získal pak B-58A nad základnou Edwards dva mezinárodní výškové rekordy dostupem 26 018 m s nákladem 5 000 kg a 2 000 kg.

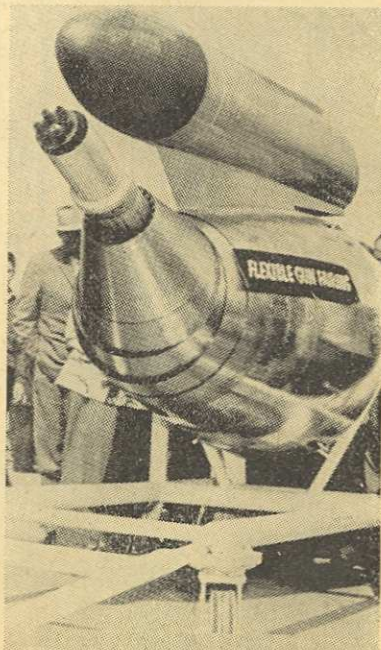
Do října 1963 získaly Hustlery celkem 19 různých rekordů. Jedním z nejvýznamnějších byl také nejdelší nadzvukový přelet na vzdálenost 12 920 km mezi Tokiem a Londýnem. Ve skutečnosti byla prolétnutá vzdálenost mnohem větší, protože stroj se musel vyhnout území SSSR. Federaci FAI byla ovšem uznána jen přímá vzdálenost obou měst, kterou letoun překonal za 8 hodin 35 minut.

vých sandvičů. Za vřetenovitou přídi jsou za sebou tři oddělené kabiny pro jednotlivé členy posádky — pilota, letovodce a operátora. Kabiny jsou opatřeny vystřelovacími pouzdry se sedadly letců, které mají umožnit opuštění letadla za rychlosti  $M = 2$  i více. B-58A zprvu nebyly vybaveny vystřelovacími pouzdry, jen vystřelovacími sedadly. Když byla pouzdra v únoru 1962 poprvé vyzkoušena na základně Edwards s lidskou posádkou, dodatečně je vestavěli i do všech do té doby postavených Hustlerů. Pod zádi trupu je pouzdro pro brzdicí stuhový padák. Pod trupem je standardně zavěšeno podvěsné těleso, určené k nesení paliva a pum.

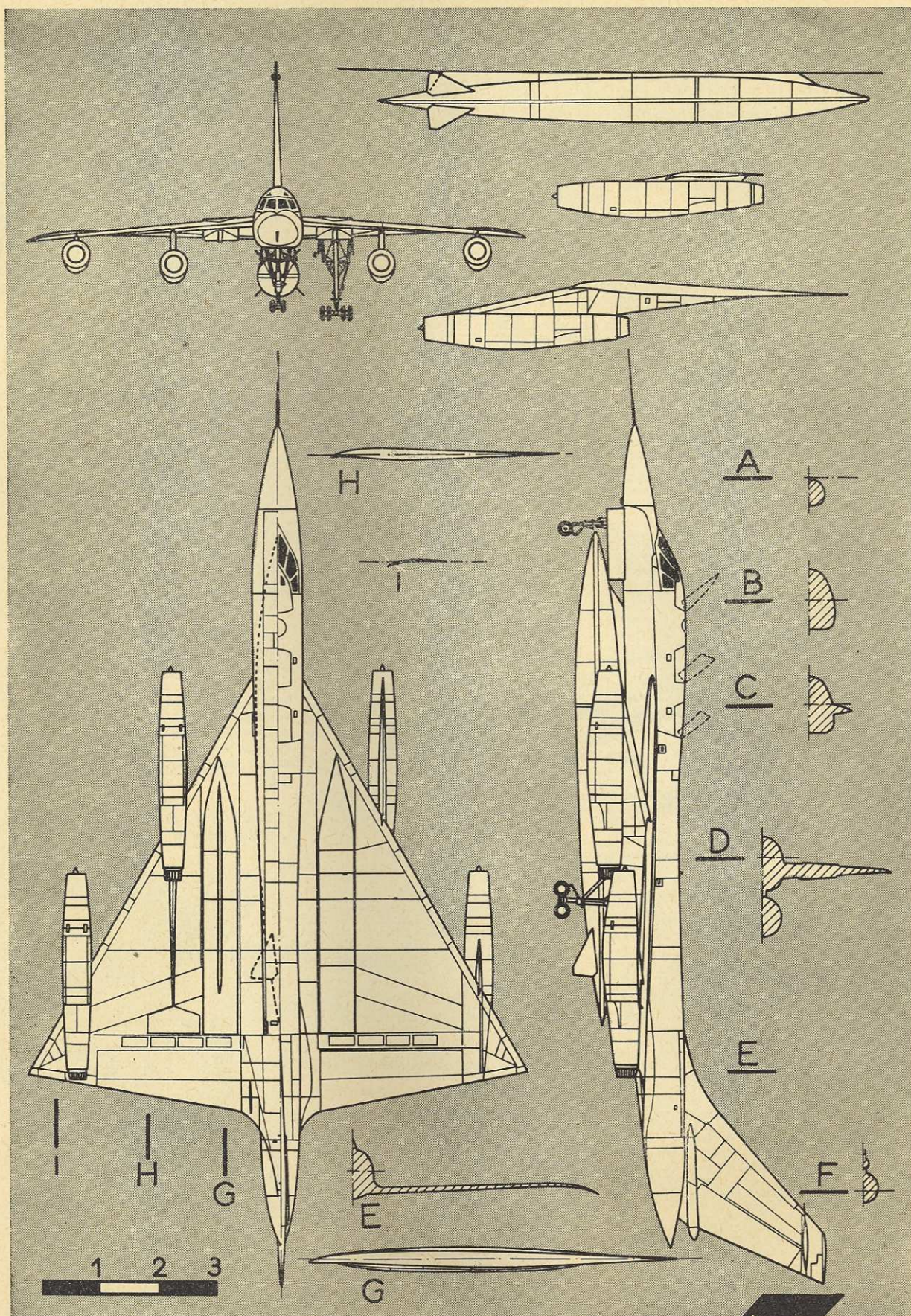
Ocasní plochy tvoří pouze šípová svislá plocha.

**Přistávací zařízení:** Zatahovací podvozek příďového typu. Příďová kola jsou dvojítá. Na dlouhých hlavních podvozkových nohách je seskupeno po osmi kolech, která se zatahují vzhůru do křídla.

**Motorová skupina:** Čtyři proudové motory General Electric J79-GE-5B jsou zavěšeny na ramenech pod křídly. Vnitřní motory mají dlouhá ramena, vysunující motory daleko před náběžnou hranu křídla, vnější motory jsou těsně pod křídly. Motory mají sedmnáctistupňové axiální kompresory (celkem 1 280 statorových a 1 271 rotorových lopatek) a třístupňovou turbínu. Délka motoru s přidávným spalováním je 5,14 m, průměr 0,956 m, váha suchého motoru činí 1 649 kg. Startovní tah s přidávným spalováním 7 076 kp při 7 460 ot/min, maximální výkonnost (bez přidávného spalování) 4 538

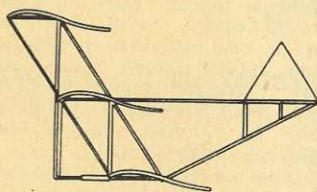








# československá letadla

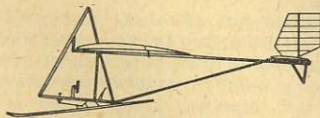


KREJČÍ

V roce 1916 na Moravě současně s R. Harabusem prováděl pokusy také Leo Krejčí se svým kluzákem. Byl to beztrupý trojplášník, jehož dvounosníková křídla měla 8 žebér z jasanových ohýbaných pásků. Všechny tři nosné plochy byly vzájemně spojeny šikmými sloupky. Potah pouze po horní straně křídla byl papírový. Ve spodní nosné ploše byl závěs pro pilota, který letadlo ovládal pohyby těla. Přesto, že trojplášník měl malou příčnou stabilitu, uskutečnil s ním Krejčí řadu zdařilých vzletů. Data: r 4,2; d 3,0; np 12,6; v 18/80.

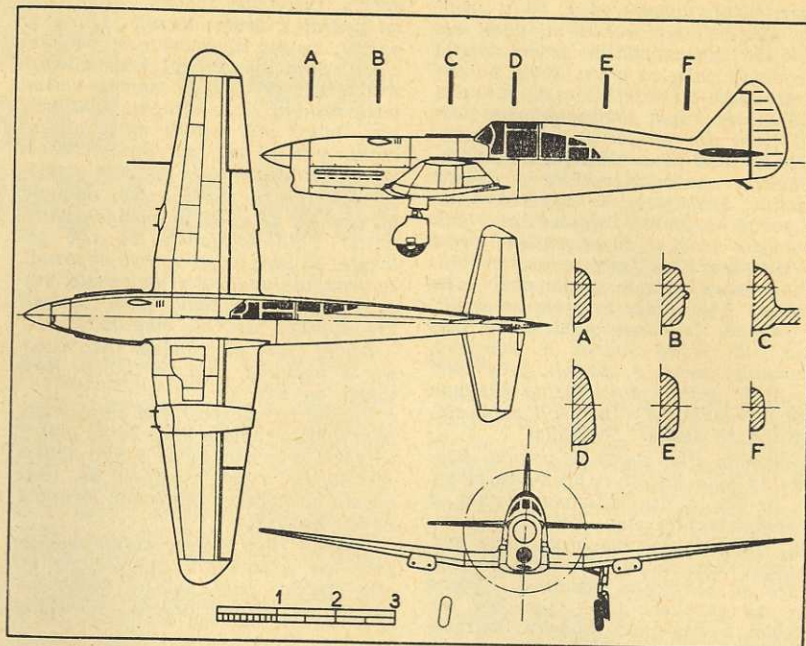
## DOHNÁLEK — HARABUS

První pokusy o bezmotorový let v Československé republice proběhly roku 1921 v rámci I. Moravské letecké výstavy v Brně, a to s Harabusovým závěsným kluzákem. Byl to dvouplošník a létalo se s ním na černých polích u Brna. Po několika pokusných skocích se však R. Dohnálek s tímto kluzákem z několikametrové výše zřítíl a úplně jej rozbil. Data ani obrazy nejsou známy.



MAK D — 1exp.

Na podzim roku 1922 si přivezl Dohnálek některé části letadla D9P-2 (které pro nepevnou konstrukci, již trpěl zlůště trup, nebylo vůbec zalétáno) a postavil z nich první klouzavý letoun MAK, označený D-1exp. Později se D-1exp. užívalo jako cvičného kluzáku. Nejdelší let s ním vykonaný trval 40 vteřin. Na sklonku léta 1924 D-1exp. narazil na strom a byl úplně zničen. Data nejsou známa.



## Letadla 1939–1945

### CAUDRON C. 714

Václav Němeček  
Výkres: inž. Jan Kadlec

Francouzské vojenské letectvo bylo před válkou zastáncem třídy lehkých stíhacích letadel. Vznikla domněnka, že velmi lehké stroje s motory o nízké výkonnosti budou schopny zastávat dobře funkci frontových stíhačů při vysoké hospodárnosti provozu i nízké pořizovací ceně. Ve Francii se také jeden typ lehkého stíhače jako jediný na světě dostal do skutečné sériové výroby.

Byl to typ Caudron C.714. Vyvinul se ideově ze série lehkých, ale vysokovýkonných závodních letounů konstruovaných šéfkonstruktérem Caudrona, Marcelem Riffardem, pro soutěže o pohár Deutsch de la Meurthe. V červenci 1938 vzletl první prototyp lehkého stíhače C.710 s motorem Renault 12Roí o 450 k, pevným kapotovaným podvozkem a dvěma kanóny 20 mm. V prosinci 1937 byl hotov prototyp Caudron C.713 Cyclone, který těsně navazoval na C.710, avšak měl již zatahovací podvozek.

V napjatých dnech září 1938 přešel do střediska státních zkoušek prototyp lehké stíhačky Caudron C.714. Odpovídal v podstatě typu C.713, avšak měl zdokonalenou konstrukci draku, účinnější profil nosné plochy a především jinou výzbroj. Místo kanónů byly v profilovaném výstupku pod každým křídlem dva kulomety MAC M 39 ráže 7,5 mm, střelící mimo okruh třílísté vrtule. Motor zůstal i nadále vzduchem chlazený dvanáctiválec do V Renault 12Roí o 450 koních.

Při zkouškách dosáhl C.714 nejvyšší rychlosti 484 km/h a ve střemhlavém letu se naměřilo dokonce 695 km/h. Vojenské letectvo přehlédlo jiné závažné nedostatky této koncepce, například nízkou stoupavost

a téměř žádnou rezervu výkonnosti pro boj, a objednalo sérii 100 kusů již v listopadu 1938.

Výroba, která se rozeběhla v létě 1939, těžila z technologické nenáročnosti konstrukce. Na výrobu jednoho stroje stačilo 5 000 pracovních hodin. Křídla, stavěná v jednom kuse, i trup byly celodřevěné. Avšak první bojová střetnutí výkonnějších francouzských strojů s Luftwaffe prokázala, že stíhače třídy C.714 nemají perspektivu. Proto byla výroba po dokončení devadesátého letounu v únoru 1940 uzavřena. C.714 bojovaly pak ještě v létě 1940 jako výzbroj polské stíhací jednotky ve Francii. Padesát letounů bylo posláno počátkem roku 1940 do Finska, ale na místo určení došlo jen šest kusů.

## HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

**VÝROBCE:** Sociétés Anonymes des Avions Caudron, závod O Le Point-du-Jour (Paříž). Celkem postaveno 90 kusů.

**ROZPĚTÍ:** 8,95 m

**DĚLKA:** 8,5 m

**VÝŠKA:** 2,75 m

**NOSNÁ PLOCHA:** 12,47 m<sup>2</sup>

**PRÁZDNÁ VÁHA:** 1 400 kg

**VZLETOVÁ VÁHA:** 1 745 kg

**MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VE 4 000 m:** 484 km/h

**VÝSTUP NA 4 000 m:** 6,75 min.

**DOSTUP:** 9 100 m

**DOLET PŘI CESTOVNÍ RYCHLOSTI 318 km/h:** 890 km

**BAREVNÉ SCHÉMA:** Horní a boční plochy natřeny v nepravidelných polích zemitě hnědou, tmavě zelenou a šedou barvou. Spodní plochy byly světle šedé.

**POZNÁMKA:** Na snímku je prototyp s nížší směrovkou, na výkresu sériový stroj.

