

Atlas letadel ČSA. Mezi válkami se u nich vystříдалo 89 strojů 18 typů

idnes.cz/technet/technika/atlas-letadel-mezivalecna-letadla-csa.A231030_115954_tec_technika_erp

5. listopadu 2023

Československé státní aerolinie se staly jedním z významných realizátorů praktického plnění vzletného prvorepublikového hesla „vzduch je naše moře“. U příležitosti stého výročí jejich založení si zrekapitulujeme meziválečná letadla ČSA. Uvidíme stroje povedené i nepovedené, stroje adaptované z bombardérů nebo z tuzemského aera připravovaného pro přelet Atlantiku. A také jeden hydroplán z linky na Jadran.

Část 1/6



Letouny Československých státních aerolinií Savoia Marchetti S.73 a Avia F.VIIb/3 na ruzyňském letišti (konec třicátých let)

Ve flotile Československých státních aerolinií, které byly založeny 6. října 1923, se za celé období první republiky objevilo celkem 89 letadel osmnácti rozličných typů. Byla to letadla konstrukcí zahraničních i tuzemských, přičemž většina letadel zahraničních konstrukcí pocházela

z tuzemské licenční výroby, při které se stroje osazovaly i v tuzemsku vyráběnými motory, což potom představovalo jejich hlavní odlišnost od strojů originálních. Ba co víc, zpravidla platila podmínka osazovat našimi motory i letadla k nám importovaná, což bylo pro nás výhodné jednak z pohledu zaměstnanosti a jednak z pohledu jejich údržby.

Všechna letadla samozřejmě nebyla ve flotile společnosti společně ve stejném časovém období, a než si jednotlivé typy níže stručně představíme, uvedeme jejich souhrnný seznam v následující tabulce. Nalétané traťové kilometry jsou převzaty z Výroční zprávy ČSA za rok 1938, vydané v roce 1939.



19 fotografií

Když obecně titulujeme představená letadla jako prvorepubliková, znamená to, že byla zařazena do služby v době první republiky. Je logické, že s nástupem druhé republiky 1. října 1938 se v otázce vlastnictví letadel ČSA nic neměnilo, došlo však k významné redukci provozovaných linek. Druhá republika měla krátké trvání, následovala

léta protektorátu. Němci po svém neomaleném příchodu ze dne 15. března 1939 zabavili i letadla ČSA a podnik šel do likvidace (k jeho obnovení došlo po válce v roce 1945).

Také je třeba upřesnit, že v tabulce uvedená období služby zahrnují roky, u kterých byl ve výroční zprávě vyčíslen nálet traťových kilometrů u daného typu. Společnost však mohla vlastnit některé exempláře či exemplář daného typu i po delší časový interval (oběma směry na časové ose), jen v té době nebyl nasazen na pravidelné tratě.

Typ	Sedadel cestujících	Období služby	Počet letadel	Nalétané traťové km
Aero A.14	1 nebo 2	1923–27	17	451 721
Aero A.10	3 až 5	1924	4	19 878
Letov Š.19	4	1925–27	7	135 808
DH.50	4	1925–30	8	1 029 782
Junker F 13	4	1926–27	1	3 210
Goliáš	12	1928–30	7	134 204
Aero A.23	5 až 6	1928–31	7	868 149
Aero A.38	8	1930–35	3	340 426
Aero A.35	5	1930–36	7	798 028
Ford 5-AT-C	14	1930	1	13 116
Avia F.VIIIb/3m	8 až 12	1930–38	6	2 306 487
Caproni Ca.97	6	1931–35	1	87 070
Letov Š.32	5	1931–34	5	152 832
Saro Cloud	8	1935–36	1	34 452
Avia F.IXD	17	1935–38	3	686 249
Airspeed Envoy	6	1935–38	4	480 992
Savoia-Marchetti S.73	17	1937–38	6	1 233 302

Poznámka: Minimálně S.73 létal na linkách ještě v roce 1939 před vznikem protektorátu, ale z té doby neznáme nalétané kilometry, tak je uvedena služba do roku 1938 (v domácí literatuře najdeme obě varianty období jejich služby, 1937-38 nebo 1937-39, ale číslo nalétaných traťových kilometrů je vždy stejné - vycházející z dat za roky 1937 a 1938. Tabulka obsahuje celkem 17 typů, chybí tam Letov Š.218, který nebyl nasazen na pravidelných linkách.

Letadla prvorepublikových ČSA

Aero A.14

Prvním typem ve flotile ČSA bylo Aero A.14, tuzemská kopie prvoválečného víceúčelového dvoumístného dvouplošníku Hansa-Brandenburg C.I, což stroji vlepilo přezdívkou Brand'ák. Nejen z období zrodu původní konstrukce, ale ještě více z přepravní kapacity je zřejmé, že se pro právě založené ČSA jednalo o nouzové řešení, i když nakonec „zcivilizované“ Brand'áky tam nesly na svých křídlech hlavní tíhu provozu do roku 1925. Ale potom byly rychle nahrazeny letouny novými a poslední kus si aerolinky držely ještě část letové sezony 1927 (hovoříme o sezoně, protože tenkrát bývala zimní přestávka, kdy se kvůli počasí nelétalo).

Stroje A.14 zapůjčila aerolinkám armáda. Celkem se jednalo o 17 exemplářů, což představovalo zbytečně velké množství. Některé z nich se tak u ČSA ani moc neohřály. A například nejvytíženější exemplář toho oproti nejméně využitému nalétal na lince snad dvacetkrát tolik.



Úprava původně vojenských strojů pro ČSA spočívala například v odstranění druhého řízení, v nahrazení kamuflážního zbarvení hliníkovou barvou na všech plochách a místo vojenského označení dostaly civilní imatrikulace (L-B, až v roce 1930 se začalo používat OK-).

Původně měly všechny dopravní A.14 přepravní kapacitu jednoho cestujícího (což je logicky nejjednodušší řešení – zkrátka nahradil pozorovatele), později bylo šest strojů upraveno pro dopravu dvou cestujících přidáním dalšího sedadla (nové sedadlo cestujícího bylo situováno zády k pilotnímu sedadlu, cestující seděli naproti sobě).

Osádka	1
Počet cestujících	1, některé stroje upraveny pro 2 cestující
Počet motorů, typ, výkon	1× Breitfeld & Daněk Hiero N (230 koní)
Cestovní rychlost	130 km/h
Dolet	450 km

Aero A.14

ČSA měly 17 letounů Aero A.14. V letech 1923 až 1927 nalétaly v pravidelném provozu 451 721 kilometrů.

Zajímavost: Že se cestujícím na let Brandákem zapůjčovala letecká kombinéza, boty a kukla, byla nutnost. Říká se však, že slabším povahám byl před letem nabídnut v rozumném množství i kvalitní alkohol, a to už je zajímavé dost.

Aero A.10

Aero A.10 bylo první sériově vyráběné československé dopravní letadlo a zároveň první ve flotile ČSA s uzavřenou kabinou pro cestující (podrobný článek o Aeru A.10 zde). V kabině cestujících se nacházela tři sedadla standardní plus dvě nouzová ve formě malých otočných stolků. Vyvýšené stanoviště dvoučlenné osádky za kabinou cestujících bylo otevřené.



Na pravidelné lince Praha–Bratislava používaly ČSA čtyři letouny Aero A.10 po omezenou dobu pouhých dvou až tří měsíců v letové sezoně 1924. Rychlou diskvalifikaci ze služby měl na svědomí nespolehlivý motor značky Maybach. Celkem bylo vyrobeno sice strojů pět, ale jeden se během zkušebního provozu v roce 1923 střetl při startu s žacíím strojem a musel být odepsán.

Osádka	2 (pilot, mechanik)
Počet cestujících	3 + 2 sedadla nouzová
Počet motorů, typ, výkon	1× Maybach Mb IVa (260 koní)
Cestovní rychlost	130 km/h
Dolet	500 km

Aero A.10

ČSA měly 4 letouny Aero A.10. V roce 1924 nalétaly na pravidelné lince 19 878 kilometrů.

Zajímavost: Rekordní „náklad“. Jednoho krásného prosincového dne roku 1923 vzletlo jedno Aero A.10 osazené celkem sedmnácti lidmi. A protože se všichni zúčastnění nevešli do kabiny cestujících a osádky, drželi někteří pozice přitisknutí ke spodnímu křídlu (shora) a trupu. Ne, nebyl to linkový let (tehdy na nich A.10 ostatně ještě nelétaly), prostě si chtěl někdo jen vyzkoušet, co to letadlo unese.

Letov Š.19

Vojenská továrna na letadla (později si nadělila značku Letov) vyrobila pro ČSA sedm dopravních strojů Letov Š.19 (v době vzniku Šmolík Š.19). Ministerstvo veřejných prací (MVP) si tyto stroje objednalo, aby řešilo neutěšený stav flotily ČSA. Archaické Brandáky, které v lepším případě mohly nést po dvou cestujících a byly zamýšlené na počáteční „rozlet“ společnosti, představovaly už příliš dlouho hlavní typ ČSA a po neúspěšném krátkém angažmá A.10 opět i typ jediný.

Nový Letov Š.19 pro pilota a čtyři cestující se však příliš úspěšným nestal, první exempláře byly nasazeny během roku 1925 a v roce 1927 byla služba tohoto typu ukončena. Dopravní Š.19 konstrukčně vycházel z bombardéru Šmolík Š.6 (první Š.19 vznikl dokonce přímou přestavbou jednoho již hotového bombardéru).



Osádka	1
Počet cestujících	4
Počet motorů, typ, výkon	1× Maybach Mb IVa (260 koní) nebo Walter W.IV (240 koní)
Cestovní rychlost	140 km/h
Dolet	770 km

Letov Š.19

ČSA měly 7 strojů Letov Š.19. V letech 1925 až 1927 nalétaly v pravidelném provozu 135 808 kilometrů.

Zajímavost: Kabina cestujících u Š.19 postrádala boční dveře, aby nebyla narušena příhradová konstrukce trupu v provedení ctícím stavbu původního bombardéru Š.6. Funkci dveří plnil odklopný díl levé horní partie karoserie trupu (odklopný díl zahrnoval druhé a třetí okénko a část střešní partie nad nimi). Cestující používali k nastupování a vystupování žebřík, který byl integrální součástí letounu (na fotografii výše je zřetelný).

- 1
- 2

- 3
- 4
- 5
- 6

Autor: Radek Folprecht
Související

Jak ČSA vzlétly k nebesům. Příběh z pravěku svého času slavné firmy.

První vícemotorový letoun ČSA. Goliáš vznikl původně jako bombardér

Premium Škrtič v letadle ČSA. Zřícení zabránila šála i duchapřítomnost pilota

Nejlepší stroje předválečných ČSA byly z Itálie. Jeden tragicky havaroval

Rekordní aero pro přelet Atlantiku bylo modifikováno na dopravní pro ČSA

Československá letecká společnost měla zahraniční linky dříve než ČSA

Témata: 100 let ČSA, Aero A-14, Aero A-38, Československé státní aerolinie, Aero A-10