

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
SPAD S.VII.C1



8



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1217-9



0 8

9 788325 212308

VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINALNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TĚTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

HAWKER HURRICANE MK IIB	MESSERSCHMITT BF 109F
F/A-18F SUPER HORNET	SOPWITH CAMEL
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ÁLBATROS D.V



V příštím čísle
**HAWKER HURRICANE
MK IIB**

Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Slupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŇ
Grochowe 7aki 6, 61 752 Poznaň, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Stanislav Komárek, Miloš Kmeť, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.

Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1217-9

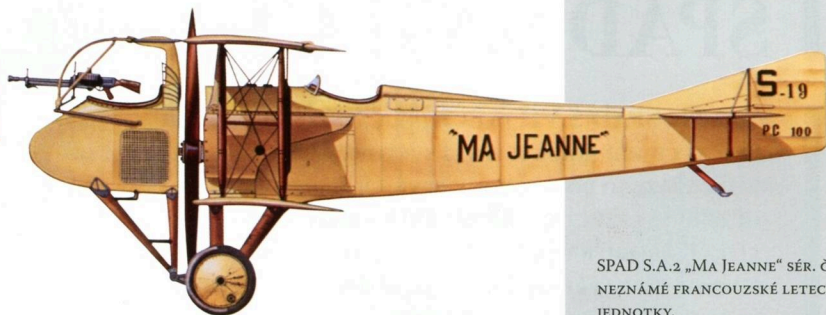
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

Pořídte si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

SPAD S.VII.C1



SPAD S.A.2 „MA JEANNE“ SÉR. Č. S.19
 NEZNÁMÉ FRANCOUZSKÉ LETECKÉ
 JEDNOTKY.

V PRŮBĚHU PRVNÍCH DVOU LET 1. SVĚTOVÉ VÁLKY VYŠLO NAJEVO, ŽE PRO LETADLO, KTERÉ BYLO VESKRZE NOVÝM VYNÁLEZEM, SE NAŠLO VÝTEČNÉ VÁLEČNÉ VYUŽITÍ. OSVĚDČILO SE JAKO TAK ZNAMENITÝ PROSTŘEDEK PRO PRŮZKUM A ŘÍZENÍ DĚLOSTŘELECKÉ PALBY, ŽE ZANEDLOUHO BYLO NUTNO TATO LETADLA NIČIT JINÝMI, K TOMUTO ÚČELU SPECIÁLNĚ VYVINUTÝMI LETOUNY. NEŽ BYL VYNALEZEN ÚČINNÝ ZPŮSOB SYNCHRONIZACE, DÍKY NĚMUŽ MOHL LETECKÝ KULOMET STRÍLET SKRZE ROTUJÍCÍ VRTULI, EXPERIMENTOVALO SE S RŮZNÝMI VARIANTAMI ROZMÍSTĚNÍ VÝZBROJE. NĚKTERÁ Z TĚCHTO ŘEŠENÍ UMÍSTĚNÍ VÝZBROJE BYLA VSKUTKU KURIÓZNÍ, NAPŘ. VE STŘELECKÉ GONDOLE PŘED MOTOREM.

SPAD A.2

Toto letadlo vzniklo v podniku, který zpočátku nesl název Société des Aéroplanes Deperdussin, od roku 1912 pak Société de Production des Aéroplanes Deperdussin (Společnost pro výrobu Deperdussinových letounů) v Laonu. Zakladatelem firmy byl Armand Deperdussin. Když byl průmyslník uvězněn za finanční machinace, podnik převzal Louis Blériot. Ke slavnému průkopníkovi letectví se přidali Louis Béchereau a André Herbemont a firma byla přejmenována na So-

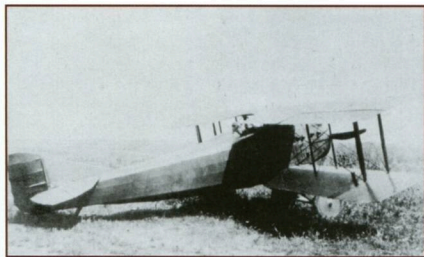
ciété Pour l'Aviation et ses Dérivés (Společnost pro letectví a vedlejší produkty) – zkratka SPAD tak zůstala nezměněna.

První letadlo s gondolou pozorovatele před motorem neslo označení SPAD A.1 (S.A.1). Prototyp uskutečnil první let 21. května 1915 a k jeho pohonu byl použit devítiválcový rotační motor Le Rhône 9C o výkonu 59,65 kW (80 HP). Při spouštění motoru bylo nutno gondolu sklopit. Cha-

arakteristickým rysem tohoto letadla bylo posílení konstrukce nosných ploch v místech křížujících se táhel. Stejně konstrukční řešení bylo použito rovněž u dalších typů tohoto výrobce. Údaje o produkci jsou nepřesné – pravděpodobně vznikl pouze prototyp. Přesnější jsou informace o výrobě následujícího modelu SPAD A.2 (S.A.2). Šlo o upravenou verzi letounu A.1, jejíž výroba byla zahájena v listopadu 1915. Rozpětí křídel bylo zmenšeno z 9,55 m na 9,10 m, což automaticky zmenšilo nosné plochy z 25,35 m² na 24,56 m². Letadlo dostalo motor Le Rhône 9J o výkonu 82 kW (110 HP) a vyzbrojeno bylo stejně jako jeho předchůdce kulometem Lewis ráže 7,7 mm. Bylo vyrobeno 99 exemplářů S.A.2, z nichž bylo 57 exportováno do Ruska, zbytek obdrželo francouzské letectvo. Instalovaný motor však způsoboval mnoho



SPAD S.VII číslo S.126 BYL PRVNÍM STROJEM TOHOTO TYPU DODANÝM BRITSKÉMU RFC – KRÁLOVSKÉMU LETECKÉMU SBORU. LETADLO DOSTALO BRITSKÉ SÉRIOVÉ ČÍSLO A.253 VIDITELNÉ NA SVISLÉ OCASNÍ PLOŠE.



SPAD S.V – PROTOTYP SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÉHO SPADU S.VII. LETADLO NEMÁ ŽÁDNÉ IDENTIFIKAČNÍ OZNAČENÍ, VÝFUKOVÉ ROURY JSOU KRÁTKÉ A BEZ KOLEKTORU SPALIN, VĚTRNÝ ŠTÍTEK PŘED PILOTEM JE MENŠÍ NEŽ NA SÉRIOVÝCH LETOUNECH.

SPAD S.VII.C1

STÍHAČKA SPAD S.VII BYLA JEDNOU Z NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH LETECKÝCH KONSTRUKCÍ PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY. LETADLO BYLO ZAŘAZENO DO VÝZBROJE PRVNÍCH JEDNOTEK FRANCOUZSKÉHO LETECTVA V SRPNU 1916 A BRZY SI ZÍSKALO VELIKOU OBLIBU U PILOTŮ, CHVÁLÍCÍCH JEHO VELIKOU STABILITU A TÍM PŘESNÉ ZAMÍŘENÍ, DOBROU STOUPAVOST A MIMOŘÁDNOU STRUKTURÁLNÍ PEVNOST, COŽ UMOŽŇOVALO KDYKOLI UNIKNOUT ZE SOBOJE PŘECHODEM DO STŘEMHLAVÉHO LETU, KTERÝ SI JINÉ LETOUNY NEMOHLY DOVOLIT, PROTOŽE SE JIM PŘI VYŠŠÍCH RYCHLOSTECH LÁMALA KŘÍDLA.



SPAD S.VII.C1 v BARVÁCH BRITSKÉHO RFC

– stroj číslo B.3534 sloužil u 19. peruté, měl nátěr hliníkovou barvou s červenobíločerveným pruhem na zádi (barvy perutě) a červeným pruhem na krytu motoru.



SPAD S.VII.C1 z LETKY SPA 65

se znakem jednotky – černým drakem. Na stroji v barvě přírodního plátna se sériovým číslem S.1379 létal adjutant Marcel Henriot.

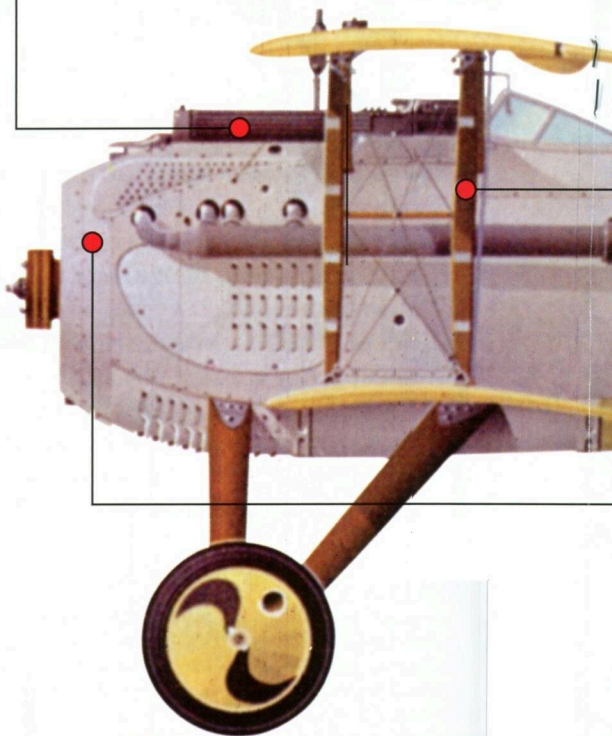


SPAD S.VII.C1 z LETKY

SPA 158. Letoun s číslem 13 létal v tzv. dvouodstínové kamufláži složené z polí světlezelené, tmavozelené, okrové, tmavohnědé a černé barvy, spodní plochy měl v barvě plátna; jeho pilotem byl český dobrovolník (pozdější generál čs. letectva) seržant Vilém Stanovský, rytíř Řádu čestné legie.



VÝZBROJ: LETADLO SPAD S.VII BYLO VYZBROJENO LETECKÝM KULOMETEM VICKERS RÁŽE 7,7 MM STŘELJÍCÍM OKRUHEM VRTULE.



MODEL SPAD S.VII MĚŘÍTKO 1:72

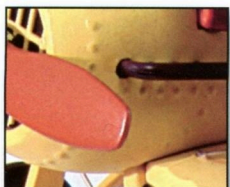
První SPAD S.VII *Vieux Charles (Starý Karel)* francouzského stíhacího esa podporučíka Georsege Guynemera (53 sestřelů) z letky N.3 s číslem S.115 a v podobě ze září 1916. Tento stroj byl jednotce vyzbrojené Nieuporty 11 přidělen 27. srpna 1916. Létal v barvě přírodního plátna s namalovanými taktickými čísly, znakem jednotky (čáp) a pruhem na trupu, aby mohli francouzští vojáci na zemi identifikovat nový typ vlastního letadla. Stroj byl vyřazen ze stavu po nouzovém přistání 23. září 1916, když byl sestřelen vlastním protiletadlovým dělostřelectvem.



NĚKTERÉ EXEMPLÁŘE MĚLY NA VNĚJŠÍCH VZPĚRÁCH NOSNÝCH PLOCH PŘIPEVNĚNY TRUBKY, Z NICHŽ SE ELEKTRICKY ODPALOVALY ZÁPALNÉ RAKETY LE PRIEUR K NIČENÍ BALONŮ. TATO LETADLA MĚLA ČÁST DOLNÍCH KŘÍDEL CHRÁNĚNOU TENKÝM HLINÍKOVÝM PLECHEM.



SPAD S.VII.C1 PILOTA ARMANDA DE TURENNE Z LETKY SPA 48, jedné z více než 70 letek francouzského letectva v letech 1917–1918. Letadlo je v barvě přírodního plátna, na boku má znak jednotky – kohouta.



MOTOR: ZPOČÁTKU BYL DO TOHOTO TYPU MONTOVÁN OSMIVÁLCOVÝ ŘADOVÝ MOTOR HISPANO-SUIZA 8AA O VÝKONU 111,8 kW (150 HP), KTERÝ LETADLU UMOŽŇOVAL DOSÁHNOUT MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI 180 km/h. POZDĚJI BYL STROJ VYBAVEN Pohonnou jednotkou HISPANO-SUIZA 8BA O VÝKONU 134,2 kW (180 HP).



TRUP: PODÉLNÍKY KOSTRY BYLY VYZTUŽENY HLINÍKOVÝMI ŽEBRY, KTERÁ BYLA V ROCE 1917 NAHRAZENY OCELOVÝMI. BYLA TAKÉ ZPEVNĚNA CELKOVÁ KONSTRUKCE DRÁKU.

TECHNICKÉ ÚDAJE SPAD S.VII.C1 S MOTOREM HISPANO-SUIZA 8AA | 8AB

Typ: jednomístná stíhačka celodřevěné konstrukce s pevným podvozkem.

Motor: řadový osmiválcový vidlicový kapalinou chlazený motor Hispano-Suiza 8Aa o výkonu 111,8 kW (150 HP) | Hispano-Suiza 8Ab o výkonu 134,2 kW (180 HP).

Výkony: maximální rychlost ve výšce 2 000 m 187 km/h | 212 km/h; stoupavost do výšky 2 000 m 6 min 40 s | 5 min 25 s; dostup 5 500 m | 6 553 m; vytrvalost letu 2 h 40 min | 2 h 15 min.

Hmotnost: prázdného stroje 500 kg; vzletová 705 kg.

Rozměry: rozpětí – horní křídlo 7 820 mm, dolní křídlo 7 573 mm; délka 6 080 mm; výška 2 200 mm; nosná plocha 17,85 m² | 19,10 m².

Výzbroj: 1× synchronizovaný kulomet Vickers ráže 7,7 mm (500 nábojů).



JEDNA Z PRVNÍCH STÍHAČEK SPAD S. VII VYROBENÝCH VE VELKÉ BRITÁNII. NA SNÍMKU JSOU VIDĚT NEVELKÉ OTVORY V KRYTU CHLADIČE, KTERÉ MUSELY BÝT POZDĚJI ZVĚTŠENY, ABY SE ZABRÁNILO PŘEHŘÍVÁNÍ MOTORU. SPADY BRITSKÉ VÝROBY BYLY V MNOHA OHLEDECH HORŠÍ NEŽ FRANCOUZSKÉ STROJE, TAKŽE SE POUŽÍVALY HLAVNĚ K VÝCVIKU PILOTŮ.

► DETAIL SYNCHRONIZOVANÉHO LETECKÉHO KULOMETU VICKERS MK. I. OTVORY V PLÁŠTI SLOUŽILY K PŘÍVÁDĚNÍ VZDUCHU KE HLAVNI.

PŘÍPRAVA K NAHOZENÍ MOTORU SPADU S.VII BRITSKÉ VÝROBY.



technických problémů, proto byl vyměněn za starší a méně výkonný Le Rhône 9C. Následující verze SPAD A.4 s motorem Le Rhône 9J nesla označení S.A.4, ačkoliv konstrukce draku byla stejná. První let S.A.4 se uskutečnil v únoru 1916. Po francouzském prototypu bylo vyrobeno dalších deset kusů této verze,

jež odebralo ruské carské letectvo, které S.A.4 stejně jako S.A.2 používalo až do naprostého opotřebování – poslední SPAD létal v Rusku ještě v roce 1921. Ve Francii byl typ S.A.2 používán relativně krátkou dobu. Následující verze SPAD A.3 byla vyrobena pouze v jediném exempláři. Letadlo podobných rozměrů mělo zdvojené řízení a bylo vyzbrojeno dvěma otočnými kulomety. Při útoku pilot řídil letadlo a pozorovatel střelil, při obraně se jejich úlohy obrátily.

V roce 1916 bylo k srovnávacím testům přijato letadlo SPAD A.5 (S.A.5). Jednalo se o verzi S.A.4 lišící se pouze osmiválcovým, řadovým, vzduchem chlazeným motorem Renault 8Fg o výkonu 74,6 kW (100 HP). Vznikl opět jen jediný exemplář.

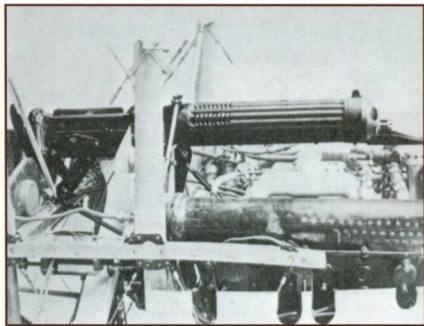
Letadla s přídovou gondolou používaná francouzským letectvem byla britskými letci jednoznačně odmítnuta. Gondola snižovala tah vrtule, let v ní byl hodnocen jako nebezpečný a celá konfigurace značně omezovala výhled z pilotní kabiny, zejména při přistání. Přesto chtěla firma SPAD pokračovat ve vývoji svých letadel. Nový stroj měl být menší a namísto člověka měl v předsazené gondole nést baterii tvořenou čtyřmi kulomety. Tak velká palebná síla, jaká se dosud u letectva nevyskytla, se měla stát trumfem v konkurenci s obratnými, avšak slabě vyzbrojenými letadly Nieuport. Nový typ byl dokončen na začátku roku 1916 a dostal označení SPAD S.G.2. Mohutná výzbroj byla spíše reklamním trikem, poněvadž během prvních veřejných ukázek bylo letadlo vyzbrojeno jedním kulometem Hotchkiss se zásobou 1 000 nábojů. Zmenšení rozpětí z 9,10 m na 7,75 m a startovní hmotnosti ze 735 kg na 640 kg s použitím motorem Le Rhône 9J umožnilo zvýšit maximální rychlost stroje na 154 km/h až 161 km/h. Koncepce takto vyzbrojené stíhačky však nenalezla podporu, zvláště když mezitím začalo německé letectvo zavádět do služby nové jednoplášňové Fokker vyzbrojené přes vrtuli střelícím synchronizovaným kulometem.

Za této situace hlavní konstruktér firmy SPAD Louis Béchereau navrhl dosud používanou konstrukci trupu jako dřevěné kostry

kryté z větší části plátnem a namísto ní prosadil návrat ke skořepinovému trupu vyrobenému z překližky, který o několik let dříve navrhl Deperdussin. Současně byla zahájena výroba tří prototypů – dvouplášňový S.I a S.K a jednoplášňový S.J. Všechny měly dostat rotační motor o výkonu 96,9 kW (130 HP) a výzbroj tvořenou jedním synchronizovaným kulometem. Všechny prototypy byly dokončeny, a přesto ani jeden z nich nezlétl. Důvodem byl nový zájem představitelů firmy o kapalinou chlazené řadové motory s vyšším výkonem než doposud používané rotační motory.

SPAD V

Budoucnost firmy SPAD byla spojena s převratným vynálezem automobilového průmyslu. Švýcar Marc Birkigt pracující ve španělském podniku Hispano-Suiza vyvinul hliníkový blok motoru chlazeného kapalinou, v němž byly v řadě za sebou umístěny válce. Dva takové bloky pod úhlem 90° tvořily osmiválcový motor. Po vypuknutí války vznikla letecká varianta této pohonné jednotky o hmotnosti 150 kg a výkonu 104,4 kW (140 HP) při 1 400 ot/min. Motor byl vybaven synchronizátorem ovládaným přes vačkovou hřídel. Zkoušky motoru byly zahájeny v únoru 1915



a již v květnu projevila zájem o novou konstrukci francouzská vojenská mise. Byly zakoupeny dva motory a v červenci otestovány v Chalais-Meudon. Druhý z nich dosahoval výkonu 111,8 kW (150 HP) při 1 550 ot/min. Do Španělska šla neprodleně objednávkou na dalších 50 kusů a bylo zahájeno jednání o koupi licence. V srpnu si tentýž motor objednali také Britové.

Na podzim 1915 upravil Louis Béchereau letadlo S.A.2 pro tuto novou pohonnou jednotku. Využil osvědčené konstrukce trupu, kormidel, podvozku i jednodokomorových křídel, pouze jejich rozpětí zmenšil na 7,62 m, odstranil výkroj na náběžné hraně a zmenšil výkroj v trojúhelníku. Chladič byl instalován před motorem a vrtule byla opatřena krytem s otvorem umožňujícím proudění vzduchu. Trup byl z aerodynamického hlediska pečlivě vypracován a nad jeho povrch vyčnívající hlavy válců byly schovány za aerodynamickými kryty. Klapky mělo mít pouze horní křídlo. Konstrukce byla dřevěná s plátěným potahem, pouze kryt motoru byl z hliníkového plechu, stejně jako kryt palivové nádrže pod trupem. Benzin z ní byl

čerpán pumpou na motoru do menší spádové nádrže v centroplánu. Kovové byly rovněž mezikřídelní vzpěry a zpevňující rám podvozku. Projekt vypracovaný pro maketu motoru nesl označení Biplan-S.H1.

Od vyprojektování po dodání prvního motoru Hispano-Suiza 8Aa o výkonu 111,8 kW (150 HP) uběhlo několik měsíců, jichž bylo využito k provedení dalších konstrukčních změn – především byl odstraněn kryt vrtule velkého průměru, který omezoval proudění vzduchu na chladič. Také označení letadla se změnilo na Spa.V (SPAD V). Po dodávce motoru byl v dubnu 1916 prototyp dokončen. První let s ním podnikl Maurice Bequet, vrchní zkušební pilot podniku SPAD. Motor prototypu měl samostatné výfuky. Pilot měl před sebou nevelký větrný štítek. Výzbroj letadla tvořil jeden synchronizovaný kulomet Vickers umístěný mírně napravo nad motorem. Již během prvních zkušebních letů dosáhl stroj maximální rychlosti 196 km/h a stoupání do výšky 3000 metrů trvalo přibližně 15 minut. Údajně se již během továrních zkoušek podařilo překonat rychlost 200 km/h. Na konci dubna byly další zkoušky přeloženy do testovacího střediska Aviation Militaire ve Villacoublay, kde pokračovaly v průběhu května. Během těchto oficiálních vojenských zkoušek bylo dosaženo maximální rychlosti 186 km/h ve výšce 3000 m a 199 km/h nízko nad zemí. Dostup do výšky 3050 metrů trval 11 minut. Letadlo se vyznačovalo mimořádnou konstrukční odolností umožňující dosáhnout při střemhlavém letu rychlosti více než 300 km/h (některé prameny uvádějí dokonce 400 km/h). Navzdory pomalé stoupavosti, kterou se SPAD V nevyrovnal letadlům Nieuport 17C-1 nebo Halberstadt D.II, byla jeho rychlost při horizontálním letu natolik vysoká, že byl bez průtahů přijat do výzbroje francouzského vojenského letectva.

Pro případ výpadku dodávek motorů Hispano-Suiza byl současně připraven druhý prototyp s motorem Renault rovněž o výkonu 111,8 kW (150 HP). Bloky válců této pohonné jednotky svíraly navzájem úhel 60°, což si vyžádalo upravenou konstrukci přední části trupu.

SPAD S.VII.C1

Rozhodnutím Service Fabrication Aéronautique byl SPAD V pod označením Spa.7.C.1 (C jako chasseur – stíhač a číslice 1 jako jednomístný) zařazen do sériové výroby. Jedinými viditelnými změnami v konstrukci bylo zavedení dlouhých výfukových rour sahajících za pilotní kabinu a zvětšení větrného štítu. Počáteční objednávkou k 10. květnu zněla na 268 letadel. Přestože první z nich byla stíhacím letkám dodána již v srpnu, do konce září bylo dokončeno pouze 24 z plánovaných 50 kusů, protože se ukázalo, že výrobní kapacity továrny jsou nedostatečné a v dodávkách materiálu dochází k výpadkům. V počáteční etapě produkce působily největší problémy chladiče vyráběné různými subdodavateli a lišící se konstrukcí i kvalitou. Teprve v březnu 1917 byl jako standard přijat osmiboký sendvičový chladič firmy Bonfils et Laval vybavený svíslými

žaluziemi. Od té doby bylo přehřívání motorů eliminováno dalšími kruhovými otvory v krytu a podchlazování žaluziemi regulujícími proudění vzduchu. V listopadu 1916 byly zahájeny testy modelu s menším rozpětím křídel, ale jejich vyšším profilem, výkony letadla se však nezměnily, proto byly tyto úpravy zamítnuty. Podobně dopadly testy křídla s tenkým profilem v únoru 1917.

Vzhledem k omezeným výrobním kapacitám podniku SPAD se do 28. února podařilo vyrobit namísto plánovaných 800 pouze první objednávku 268 letadel. Francouzské letectvo chtělo vyřadit ze služby všechny Nieuporty (kromě N.28) a do konce roku 1917 je nahradit SPADy, proto bylo nutno rozdělit výrobu i do dalších firem. Celkem vyrobily všechny francouzské továrny zhruba 3500 SPADů VII. Během jejich výroby byly v březnu 1917 hliníkové výztuhy kostry trupu vyměněny za ocelové, posílena lůžka motoru a uvnitř zpevněna celá konstrukce draku. Byl zvětšen



povrch nosných i ocasných ploch a zmenšen tvar koncov křídel na pravouhlý. Od léta 1917 byly na zadní vzpěry podvozku některých letadel namontovány závěsníky pro dvě bomby po deseti kilogramech. Část letadel byla upravena pro instalaci fotoaparátu s ohniskovou vzdáleností 260 mm. K útokům na balony byly na vnějších vzpěrách nosných ploch montovány trubky, do nichž se zasunovaly vodící tyče neřízených zápalných raket Le Prieur. Letadla s touto výzbrojí měla část spodního křídla krytou hliníkovým plechem.

Na jaře 1917 se již SPAD VII rychlostí nevyrovnal nejnovějším německým stíhačkám, proto bylo nutno na letadlo namontovat silnější pohonnou jednotkou. Po zvýšení stupně komprese ze 4,7:1 na 5,3:1 se výkon zvýšil na 134,2 kW (180 HP) a od dubna byl modernizovaný motor pod označením Hispano-Suiza 8Ba montován do všech nových letadel.

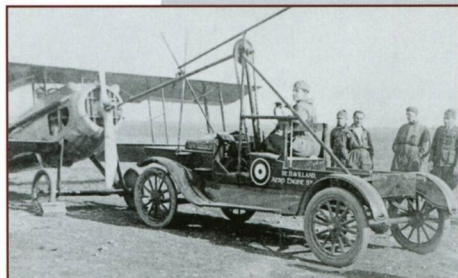
Nábojový pás pro kulomet byl zpočátku uložen v jednom bubnu a po vystřelení byl navíjen do druhého bubnu. Toto řešení se neosvědčilo, takže bylo nahrazeno muniční skříňkou a pásem složeným z rozpadávajících se článků.



PORUČÍK RUDOLF WINDISCH, VELITEL JASTA 66, LÉTAL NA KOŘISTNÍM FRANCOUZSKÉM SPADU S.VII (ČÍSLO S 4268), KTERÝ PŮVODNĚ PILOTOVAL PORTUGALEC OSCAR DE MONTEIRO TORRES. LETADLO SICE DOSTALO NĚMECKÉ VÝSOSTNÉ ZNAKY, ZŮSTALY VŠAK U NĚJ ZACHOVÁNY ZNAKY FRANCOUZSKÉ LETKY SPA. 65 (DRAK NA TRUPU A TROJBARVNÉ PRUHY NA HORNÍM KŘÍDLE).

SPAD VII (A8812) HOWARDA DE HAVILLANDA, 30. PERUŤ RFC, LETIŠTĚ BĀKUBĀ, OSMANSKĀ MEZOPOTÁMIĀ (DNEŠNÍ IRÁK), BŘEZEN 1918. JDE O LICENČNÍ STROJ S MOTOREM WOLSELEY W.4A PYTHON I.

BRITOVĚ DEMONSTRUJÍ ITALŮM POUŽITÍ EXTERNÍHO AUTOMOBILOVĚHO STARTÉRU HUCKS K NAHOZENÍ MOTORU LETADLA SPAD S.VII. FOTOGRAFIE POCHÁZÍ Z POLOVINY DVACÁTÝCH LET.



Dalšími uživateli letadel SPAD byla letectva Belgie, Itálie a Spojených států, po skončení války rovněž letectva Brazílie, Finska, Jugoslávie, Peru, Polska, Portugalska, Rumunska, Řecka a Siamu.

BRITSKÉ SPADY VII

Britské vojenské letectvo RFC (Royal Flying Corps – Královský letecký sbor) se o letadlo SPAD zajímalo již v době vývoje. Dne 26. července 1916 projeví jeho zástupci zájem o koupi jednoho exempláře, jehož motor měl pocházet ze série 50 kusů vyrobených pro Brity. Následně byla objednána další dvě letadla, opět s motory z téže série. Poněvadž došlo k jistým technickým potížím, bylo první letadlo dodáno 9. září a další dvě 27. a 28. září. První SPAD VII byl zařazen do služby 20. září a již 29. září na něm bylo dosaženo prvního vzdušného vítězství. Po pozitivním ohodnocení letadla bylo objednáno dalších 30 kusů. Do 6. ledna 1917 jich bylo dodáno 14 a do konce měsíce dalších 10, avšak bez výzbroje.

Francouzi nabídli dodávku dalších 50 strojů, kterou uskutečnili ve dvou fázích – do 3. března dodali 30 letadel, do 7. dubna zbytek.

Poté si Britové u podniku Kellner objednali 120 SPADů VII, z nichž 30 obdrželi do 21. června 1917 a v létě dostali dalších 33 letadel s motory Hispano-Suiza 8Ba o výkonu 134,2 kW (180 HP). Tato verze byla Brity neoficiálně označována SPAD II. Některá letadla s motory vyrobenými pro RFC neměla synchronizátory a létala bez výzbroje, která do nich byla dodatečně namontována teprve v srpnu 1917. Celkem bylo z Francie dodáno 185 SPADů VII.

Vzhledem k příznivým odezvám navrhlo britské vedení koncem roku 1916 spuštění sériové výroby těchto strojů vlastním leteckým průmyslem. Do konce prosince pak objednalo 50 letadel u dvou podniků – Mann Egerton v Norwichi a British Nieuport v Cricklewoodu. Dokumentace byla pořízena podle exempláře dodaného firmě Mann Egerton. Zpočátku se měla veškerá výrobná letadla rozdělit mezi námořní letectvo RNAS (Royal Naval Air Service – Královská námořní letecká služba) a armádní vzdušné síly RFC, ale nakonec byly všechny vyrobené SPADy přiděleny RFC. Protože firma British Nieuport plnila jinou zakázku, byla výroba přeložena do továrny Louise Blériota (po válce Blériot-SPAD) v Addlestonu. První britský SPAD byl dokončen v dubnu 1917. Produkce Blériotova podniku se zdržela kvůli chybějící dokumentaci. Celkem bylo v Mann Egerton vyrobeno 120 letadel a u Blériota 100 letadel. Do britských SPADů byly montová-

ny rovněž motory Wolsley W.4A Python I o výkonu 111,8 kW (150 HP) a Python II o výkonu 134,2 kW (180 HP). Uprostřed nad centroplánem křídla byl experimentálně montován kulomet Lewis, avšak přidává výzbroj zhoršovala výkony stroje. Letadla vyrobená v Blériotově továrně měla namísto větrného štítu kryt částečně chránící i kulomet Vickers. Do jednoho letadla byl namontován motor Wolsley Viper o výkonu 149,1 kW (200 HP). Celkově však SPADy britské provenience dosahovaly slabších výkonů.

RUSKÉ SPADY VII

Letectvo carského Ruska zakoupilo 43 letadel SPAD již v počátcích její produkce, tedy s menším nasávacím otvorem chladiče a bez žaluzií. Jelikož si letadla získala dobrou pověst, byla spuštěna jejich licenční výroba v moskevském podniku Duks. Tato letadla měla poněkud jiné konce křídel, což ale zmenšilo jejich rozpětí o pouhé dva milimetry. Naopak trup byl prodloužen na 6,15 m. Do ruských



SPADů byly montovány motory Hispano-Suiza 8A o výkonu 104,4 kW (140 HP) a Hispano-Suiza 8Aa o výkonu 111,8 kW (150 HP), výzbroj tvořil kulomet Vickers (Maxim) ráže 7,62 mm. Kvůli přerušení dodávek motorů byla produkce zastavena po vyrobení 100 exemplářů.

ČESKOSLOVENSKÉ SPADY VII

Za 1. světové války létalo ve francouzském letectvu na SPADech několik českých pilotů – Augustin Charvát (1 jistý + 2 pravděpodobné sestřely), Václav Pilát (1 sestřelený balon + 2 pravděpodobné sestřely letadel), Alfréd Jelínek, Václav Kahovec a Vilém Stanovský. V roce 1919 Francie jako gesto dobré vůle a pro rozvoj přátelských a spojeneckých vztahů věnovala Československu celkem 115 letounů, mezi nimi právě 50 stíhaček SPAD VII/XIII. Pro nově vzniklou ČSR tehdy dar představoval významnou pomoc, protože kvalitních letadel, zejména stíhaček, se jí nedostávalo. Následně Československo dokoupilo další stíhačky (většinou S.VII) z přebytků francouzského letectva a se 150 SPADy se tak stalo třetím největším uživatelem těchto letounů. Většinou se jednalo o stroje z válečné výroby, dlouhodobě ve službě, a tudíž ve špatném technickém stavu. Část z nich byla použita pouze na náhradní díly, část byla opravena. K 20. prosinci 1919 vyžádalo Velitelství letectva pouze 41 letuschopných strojů (bez rozlišení typu) a tento počet se více méně udržel po celou jejich službu. V československém letectvu tvořily SPADy páteř stíhacího letectva; do roku 1924 sloužily u útvarů a do roku 1927 k výcviku, poté byly pro značné opotřebení vyřazeny.



Britský SPAD VII. NA ZÁKLADĚ NÁVRHU HOWARDA DE HAVILLANDA MÁ LETOUN NA CENTROPLÁNU HORNÍHO KŘÍDLA NAMONTOVÁN POSUVNÝ KULOMET LEWIS RÁŽE 7,7 MM. PŘED PILOTEM JE TELESKOPICKÝ ZAMĚŘOVAČ ALDIS.

► SPAD S.VII ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA S PRAKTICKY NEZMĚNĚNOU FRANCOUZSKOU STANDARDNÍ VÁLEČNOU TVZ. DVOUDSTÍNOVOU KAMUFLÁŽÍ, POČÁTEK 20. LET. LETADLO PATŘILO VZDUCHOPLAVECKÉMU UČILIŠTI V CHEBU.

SPAD VII SLOUŽÍCÍ PO VÁLCE V ČESKOSLOVENSKÉM LETECTVU. ŽALUZIE PŘED CHLADIČEM JSOU STANDARDNĚ PŘEVEDENY, KRYTĚ PODVOZKOVÝCH NOH SE VŠAK UŽÍVALO VELICE ZŘÍDKA.

