

Letectvo u nás a v cizině.

Ing. F. M.:

Nové stíhací letouny.

(Dokončení.)

Italie.

Breda „27“.

(Prototyp ve stadiu zkoušení.)

Motor: Alfa Romeo Mercurius IV.

Konstrukce křídla a ocasních ploch dřevěná, kryt dyhový.

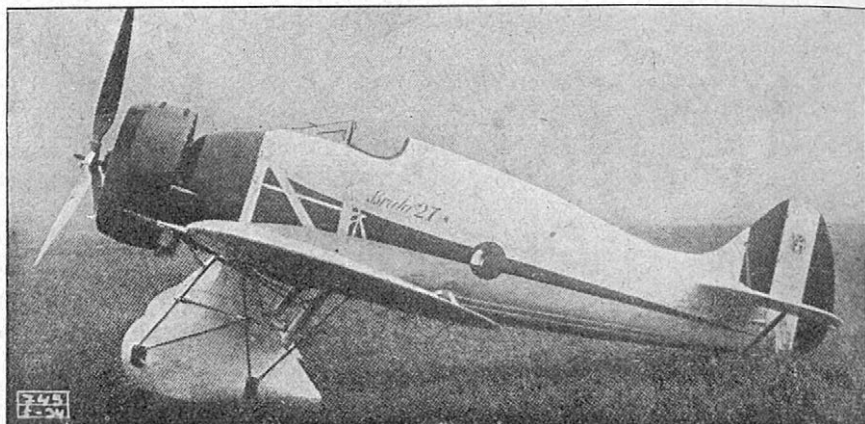
Trup svářený z ocelových trubek, kryt duralový plech.

Benzinové nádrže jsou umístěny v trupu.

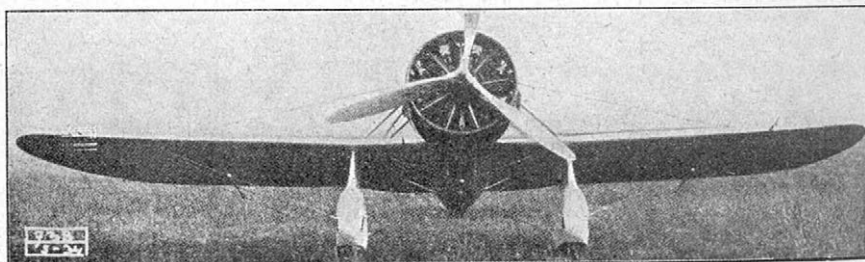
Letoun je vybaven radiovou stanicí a fotograf. komorou na filmy 13 × 18 cm.

(Obr. 10, 11.)

Výzbroj: 2 kulomety Breda Safat 7.7 mm v trupu (2 × 500 nábojů), nebo 2 kulomety Breda 12.7 mm (2 × 400 nábojů). Možnost zamontování třetího kulometu ráže 7.7 mm (500 nábojů) pro střelbu dozadu. Možnost zavěšení 6 pum po 12 kg.



Obr. 10.



Obr. 11.

Rozpětí	10'70 m	Elektrický výstroj	35 kg
Délka letounu	7'60 m	Radiostanice	25 kg
Výška letounu	3'40 m	Hasidlo	7 kg
Hloubka křídla	1'77 m	Zatížení na m ²	95 kg/m ²
Nosná plocha	18'85 m ²	Max. rychlost při zemi	330 km/hod.
Váha prázdného letounu	1260 kg	Rychlost ve výši 5000 m	380 km/hod.
Celková váha	1790 kg	Minimální rychlost	110 km/hod.
Palivo	210 kg	Stoupavost do 5000 m	8 min.
Olej	26 kg	„ „ 6000 m	10 min.
Dýchací přístroj	9 kg	Dostup	9000 m.
Výzbroj a munice	138 kg	Akční radius (5000 m)	750 km.

Výkony letounu Breda 27 s motorem Mercury VI.:

Rychlost při zemi	340 km/hod.
Rychlost ve výši 5000 m	400 km/hod.
Stoupavost do 5000 m	7 min. 30 vt.
Stoupavost do 6000 m	9 min. 30 vt.
Dostup	10.000 m

Polsko.

P. Z. L. „P-XI“.

Motor: Bristol Mercury IV, A. 490 k. s. ve výši 4000 m. Letoun zaveden.
Konstrukce letounu i s potahem je celokovová. (Obr. 12.)



Obr. 12.

Výzbroj: 2 kulomety Vickers (2 × 600 nábojů).

Rozpětí	10'59 m	Pohonné hmoty	267 kg
Délka letounu	6'98 m	Užitné zatížení	200 kg
Výška letounu	2'75 m	Celková váha	1493 kg
Nosná plocha	18'00 m ²	Zatížení na m ²	83 kg/m ²
Váha prázdného letounu	1026 kg	„ na k. s.	3'05 kg/ks.

Výkony:

Maximální rychlost při zemi	297 km/hod.
„ „ ve výši 2000 m	329 „
„ „ „ 3000 m	334 „
„ „ „ 4000 m	333 „
„ „ „ 5000 m	331 „
„ „ „ 6000 m	328 „
Minimální rychlost	110 „
Stoupavost do výše 1000 m	1 min. 35 vt.
„ „ 2000 m	2 min. 39 vt.
„ „ 3000 m	3 min. 51 vt.
„ „ 4000 m	5 min. 12 vt.
„ „ 5000 m	6 min. 40 vt.
„ „ 6000 m	8 min. 24 vt.
„ „ 7000 m	10 min. 43 vt.
„ „ 8000 m	13 min. 40 vt.
Praktický dostup	10.000 m
Délka rozjezdu	100 m
Délka dojezdu	306 m

Letoun stejného typu s označením „P-XI-C“ byl ukázán na výstavě v Paříži. Je opatřen motorem Škoda neb Bristol Mercury VI-S-2. Letoun je vyzbrojen čtyřmi kulomety, a to: 2 kulomety synchronisované v trupu (2 × 500 nábojů) a 2 kulomety nesynchronisované v křídle (2 × 300 nábojů).

Výkony letounu P-XI-C při celkové váze: 1590 kg.

Rychlost ve výši 5500 m	390 km/hod.
Stoupavost do výše 5000 m	6 min.
Stoupavost do výše 8000 m	13 min.
Praktický dostup	11.000 m
Akční radius (cest. rychl.)	700 km

Letoun stejného typu s označením „P-XXIV“ byl rovněž ukázán na výstavě v Paříži. Je opatřen motorem Gnome Rhone 14 Ksd neb Ksf. Letoun má stejnou výzbroj jako letoun „P-XI-C“. Místo kulometů v křídle lze zamontovati 2 děla „Oerli-con F“, ráže 20 mm.

Výkony letounu „P-XXIV“ při celkové váze 1774 kg.

Rychlost při zemi	345 km/hod.
Rychlost ve výši 4800 m	416 km/hod.
Stoupavost do výše 5000 m	5 min. 30 vt.
Stoupavost do výše 8000 m	12 min.
Praktický dostup	10.500 m
Akční radius (cest. rychl.)	750 km

Holandsko.

Fokker „D-XVII“.

Motor: Rolls Royce Kestrel II, S. 585 k. s. ve výši 4000 m.

Letoun zaveden. Nosný systém letounu je dřevěné konstrukce, kryt částečně dyhou, částečně plátnem.



Obr. 13.

Trup a ocasní plochy jsou svářené z ocelových trubek, kryt plátněm.

Výzbroj: 2 synchronisované kulomety:

buď: 1 kulomet ráže 0'5" (200 nábojů) + 1 kulomet ráže 0'3" (600 nábojů),
nebo: 2 kulomety ráže 0'5" (2 × 200 nábojů),
nebo: 2 kulomety ráže 0'3" (2 × 600 nábojů).

Rozpětí	9'60 m	Nosná plocha	20'00 m ²
Délka letounu	7'20 m	Rozchod podvozku	1'90 m
Výška letounu	3'00 m	Váha prázdného letounu	1140 kg

Užitné zatížení	380 kg	Zatížení na m ²	76 kg/m ²
Celková váha	1520 kg	„ na k. s.	2'60 kg/ks.
		Množství paliva	260 l.

Výkony:

Maximální rychlost	356 km/hod.
Normální rychlost	300 „
Stoupavost do výše 1000 m	1'6 min.
„ „ „ 2000 m	3'2 „
„ „ „ 3000 m	4'8 „
„ „ „ 4000 m	6'4 „
„ „ „ 5000 m	8'3 „
„ „ „ 6000 m	10'7 „
„ „ „ 7000 m	13'9 „
„ „ „ 8000 m	18'7 „
Praktický dostup	9200 m
Teoretický dostup	9500 m
Akční radius (plná nádrž)	655 km.

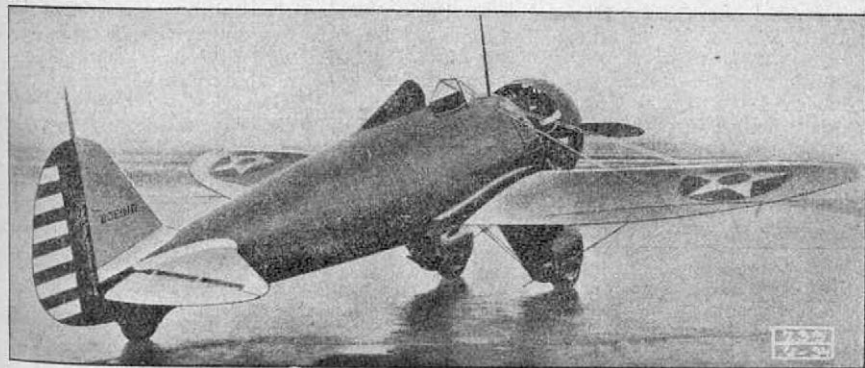
Amerika.

Boeing „P-26“.

Motor: Pratt & Whitney Wasp, 550 k. s.

Letoun zaveden ve velké serii.

Konstrukce letounu celokovová (ocel, dural), kryt křídla plátěný, kryt trupu a ocasních ploch duralový plech. (Obr. 14.)



Obr. 14.

Výzbroj: 2 kulometry (2 × 600 nábojů).

Rozpětí	8'23 m	Nosná plocha	14'50 m ²
Délka	7'19 m	Celková váha	1177 kg
Výška	2'95 m	Zatížení na m ²	81 kg/m ²
Hloubka křídla	1'83 m	„ na k. s.	2'10 kg/ks.
Rozchod podvozku	1'52 m	Množství paliva	145 kg.

Výkony:

Maximální rychlost při zemi		355 km/hod.
" " ve výši 1000 m		360 "
" " " " 2000 m		366 "
" " " " 3000 m		370 "
" " " " 4000 m		370 "
" " " " 5000 m		360 "
" " " " 6000 m		350 "
" " " " 7000 m		325 "
Stoupavost do výše 1000 m		1 min.
" " " 2000 m		2'5 "
" " " 3000 m		4'8 "
" " " 4000 m		7'1 "
" " " 5000 m		10 "
" " " 6000 m		13 "
" " " 7000 m		17'2 "
" " " 8000 m		29 "
Praktický dostup		8000 m
Akční radius (cestovní plyn)		560 km (1'6 hod.).

Poznámka: Letoun stejného typu, ale s označením „Boeing P-29“ je opatřen silnějším motorem a zasouvacím podvozkem; prototyp letounu se zkouší.

Literární přehled.

Publikace „Taschenbuch der Luftflotten“. IX. Jahrg. 1934 od dr. ing. Wernera von Landsdorffa. Nákładem J. F. Lehmana, München, Paul Heysestr. 26, má 310 stran a 488 obrázků. Stojí váz. 10 marek.

Publikace tato vyšla v německém, anglickém a francouzském jazyku a podává podrobný a jasný přehled o letadlech všech států světa.

I. díl znázorňuje letadla všech států, které mají letecké jednotky. Obsahuje

technická data o všech vojenských letadlech ve formě přehledu, jakož i data o všech obchodních a sportovních letadlech (německých, bulharských, ruských a maďarských). Rovněž podává stručný přehled o vzducholodích a leteckých motorech, a to podle jednotlivých států.

V II. díle jsou uvedeny firmy, které vyrábějí letecké stroje; čtenář je v něm seznamován i o bezmotorových letadlech jednotlivých států. H.

Různé zprávy.

Doprava zásob vojskovým tělesům letadly. V době džeholských bojů se staly silnice pro velké mrazy nesjízdnými. Automobilní kolony se delší dobu nemohly hnout s místa. Vojenské vedení sáhlo na japonská civilní obchodní letadla a použilo jich k dopravě různého materiálu. 11 civilních dopravních letadel, každé z nich s nosností 1 tuny, dopravovalo různý materiál na frontu. Protože nebylo nouzových letišť k přistání, byl

materiál s malé výšky shazován dolů. Doprava veškerého materiálu se tak dobře osvědčila, že se japonské vojenské velení rozhodlo použití v budoucnosti k takovým účelům civilních dopravních letadel ve větší míře. Jedna letka dopravila v džeholských bitvách během 2 měsíců na 100 t střeliva a různého proviantu, 350 raněných a 400 důstojníků. Letka měla 3motorové Fokkerovy stroje. H.