

# Letadla z ČKD ohromovala odbornou i laickou veřejnost. Tedy některá

Mezi tuzemská konstrukčně nejzajímavější letadla patřily prototypy z ČKD, ať už se jednalo o rychlý dvoutrupý průzkumník Praga E.51 nebo o malý dopravní stroj Praga E.210 s motory v tlačném uspořádání. Letecké oddělení ČKD vtrhlo na naše nebe počátkem 30. let.



Prototyp průzkumného letounu Praga E.51

Průmyslový gigant ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk, a. s.) otevřel v březnu roku 1930 v pražském Karlíně své letecké oddělení s názvem Praga (stejnou značku už nesla mnohem starší automobilka patřící pod stejný koncern).

Letecké oddělení ČKD dostalo do vínku personální obsazení, o kterém se mu ani nesnilo. Z Avie sem přešli šéfkonstruktéři Pavel Beneš a Miroslav Hajn, pár dalších konstruktérů a mistrů z výroby, a jakoby to nestačilo, migrující vlna s sebou strhla i nějaký dělnický kádr. Souviselo to s nedávným převzetím Avie plzeňskou Škodovkou, z něhož v Avii zdaleka ne všichni byli nadšeni.

Pozice nového leteckého podniku na domácím trhu však byla malinko problematická. Ty hlavní obchody se totiž realizovaly v oblasti vojenské a zde měly své pevné pozice u Ministerstva národní obrany (MNO) zakotveny tři naše největší letecké továrny s tradicí sahající do doby krátce po vzniku republiky, a to Letov, Aero a Avia. Dokonce zde zpočátku existovala taková zajímavá klauzule, že případná sériová výroba letounů Praga pro MNO bude probíhat v Letovu (což byl kupodivu podnik vlastněný státem).

Tovární označení letadel Praga neslo zpočátku iniciály „BH“ dle příjmení šéfkonstruktérů Beneše a Hajna, podle kódového označení MNO pak měly letouny Praga přiřazeno označení písmenem „E“ (například vedle označení typu Praga E.39 se můžeme setkat i s továrním označením Praga B.H.39). Ostatně Beneš i Hajn se zanedlouho s Pragou a také se sebou

navzájem rozloučili. Nejprve odešel koncem roku 1932 Miroslav Hajn a za rok a kousek zvedl kotvy i Pavel Beneš (později založil společný podnik na výrobu letadel s oblíbeným choceňským továrníkem v oboru chladících zařízení, panem Mrázem). Neznámá to však, že pánové byli nějakí fluktuanti, u Hajna sehrál roli zdravotní stav, oba však byli především rozladěni právě ne příliš férově vedeným konkurenčním bojem v oboru vojenských letadel ze strany tří již jmenovaných zavedených výrobců. Po Benešovi se novým šéfkonstruktérem leteckého oddělení ČKD stal Jaroslav Šlechta. A od té doby už se používalo pouze typových označení s písmenem „E“.

Projektů letadel Praga vznikla bohatá řada, mnohé zůstaly pouze na papíře, jiné vznikly alespoň v prototypu a některé se dostaly do sériové výroby. V následujícím textu budou prezentovány hlavní typy letounů Praga, ať už byly pro výrobce úspěšné komerčně, či se nepřenuly přes stadium prototypu, který byl ovšem něčím zajímavý.

## Letadla Praga



Praga E.39

Velice úspěšným typem leteckého oddělení ČKD byl vojenský školní letoun **Praga E.39** (tovární označení během vývoje prvního prototypu: Praga B.H.39), do jehož vývoje se Beneš s Hajnem pustili prakticky hned po nástupu k této firmě. Více než zdařilý dvoumístný dvouplošník, určený primárně pro elementární a vhodný i pro pokračovací výcvik, se stal v předválečném Československu nejrozšířenějším vojenským školním letounem. První prototyp vzlétl v červnu 1931 a sériové letouny byly dodávány v letech 1935 až 1939. Celkový objem výroby typu E.39 činil 139 kusů, z toho prvních osm kusů z první jedenadvacetikusové série vyrobil Letov, který pro zahlcené výrobní kapacity (typem Letov Š.328) přenechal další produkci leteckému oddělení ČKD. Posledních deset kusů odebral v roce 1939 Slovenský stát. Některé se potom objevily ve stavu kombinované letky povstaleckého letectva za SNP, kde sloužily k pomocným úkolům (pozorovacím, kurýrním nebo jako návnady na ploše letiště Tri Duby pro útočící stroje Luftwaffe).

Souběžně s prototypem B.H.39 byl vyvíjen výkonnější prototyp B.H.41, letoun přímo určený pro výcvik pokračovací. Prototyp B.H.41 dokonce vzlétl dříve a vyhrál soutěž MNO vypsanou právě na stroj této kategorie. Sériová výroba letounu označeného jako **Praga E.41** proběhla s velkým předstihem před typem E.39, a to už v letech 1931 až 1932 v počtu 43 kusů a samozřejmě v Letovu.



Avia B.H.44

V roce 1932 vznikl také prototyp stíhačky **Praga B.H.44**. S tímto typem snad MNO počítalo jako se záložním, pokud nevznikne něco použitelného pokračováním vývoje Avie B.34 (těch vzniklo v sérii pouhých deset kusů, tím s výhradami použitelným pokračovatelem se stala až Avia B.534 z roku 1933).



Praga B.H.111

Posledním společným dílem Beneše a Hajna byl ve třech exemplářích postavený sportovní a turistický dvoumístný dolnoplošník **Praga B.H.111** z roku 1932. Typové číslo odkazovalo na slavné sportovní Avie B.H.11 z 20. let od stejných konstruktérů. Všechny tři letouny B.H.111 byly urychleně připravovány pro etapovou soutěž turistických letadel po Evropě, Challenge International de Tourisme 1932, která startovala a končila v Berlíně. Z celkem 43 startujících letadel dosáhly letouny B.H.111 šestnácté a jedenadvacáté místo, jeden stroj kvůli poškození při nouzovém přistání soutěž nedokončil. Výsledky evidentně nebyly takové, jaké si posádky i továrna představovaly. Více štěstí potkalo B.H.111 roku příštího v Itálii, kdy při okružním letu vybojovaly páté a sedmadvacáté místo, což při startovní listině čítající 77 mnohdy výkonnějších letounů znamenalo slušný výsledek (tedy hlavně ta pátá příčka).

Bojovně vyhlížející prototyp zvědného a lehkého bombardovacího dvoumístného dvouplošníku **Praga B.H.36** poprvé vzlétl v březnu 1934. I když v typovém označení figuruje známá dvojice iniciál, tak stroj vznikl už pouze pod šéfkonstruktérem Benešem. Prototyp Praga B.H.36, či spíše jeho výrobce, nestihl termíny MNO vypsané v soutěži na letoun této kategorie. Tu díky tomu vyhrálo Aero A.100, které však svými výkony za přímým konkurentem z ČKD zaostávalo.



Praga B.H.36



Praga E.45

S vojenskými letouny se ČKD snažilo prorazit i za panování Šlechty v konstrukci. Jeho první prací byl prototyp stíhačky **Praga E.45** z října 1934. Tento stroj, ač měl motor s markantně nižším výkonem než Avia B.534, tak dosahoval o něco vyšších výkonů letových než zmiňovaný konkurent. Pikantní je, že ČKD původně počítalo pro svůj stroj s motorem stejného typu, tj. licenční Hispano-Suizou 12Ydrs, jenže tento motor vyráběla pro použití v letadlech určených československému letectvu právě Avia. Standardní stíhačkou československého letectva v posledních letech před druhou světovou válkou se staly Avie B.534, když prototypu Praga E.45 bylo opět vyčteno nedodržení časového termínu dodání.

Šlechta pokračoval i v projektech svých předchůdců, například musel dovést do sériové výroby v tomto výčtu jako první zmiňovanou školní Pragu E.39. Na její výkonnější sestřičku E.41 navázal v roce 1935 vlastním modernizovaným typem **Praga E.241**, ten už se sériově vyráběl pouze v ČKD, a to v celkovém počtu 96 kusů.



Praga E.114 Air Baby

Obdivuhodným majstrštykem Jaroslava Šlechty byla lehká sportovní a turistická dvoumístná **Praga E.114 Air Baby** přezdívaná „bejbinka“. To jméno Air Baby vzniklo v souvislosti s oblíbeným malým osobním automobilem Praga Baby, výrobce chtěl šikovně zvoleným jménem evokovat, že nabízí něco také malého a s potenciálem dostat stejné obliby, avšak pohybujícího se vzduchem. A letadélko se stalo u pilotů skutečně nejen velice oblíbeným, ale ve své době bylo u nás i hojně rozšířené. Uživatelsky přívětivé bylo zejména situování sedadel vedle sebe a použití hornoplošné koncepce zaručující dobrý výhled k zemi. První prototyp vzlétl již v roce 1934, druhý v roce 1935 a záhy již začala sériová výroba. Byla to dobrá vzpruha po nepříjemnostech s Avii ohledně prototypu stíhačky E.45, které lidé z Pragovky nepříjemně nesli. Již v roce 1935 obsadilo pět „bejbinek“ prvních pět míst v tzv. Národním letu, což byla tuzemská periodická letecká soutěž. Typ se vyráběl s postupnými modernizacemi a v několika málo verzích dle použitého motoru až do roku 1948, samozřejmě s velkým útlumem v letech okupace, kdy bylo dodáno pouze několik „bejbinek“ na Slovensko. Celkem i s poválečnou výrobou vzniklo kolem tří stovek těchto malých, ale šikovných strojů.



Praga E.210

Vskutku nevšední byla **Praga E.210**, také stroj s určitým přesahem do doby poválečné, byť série se nedočkal. Jednalo se o lehké dopravní letadlo moderních tvarů poháněné dvěma motory Walter Minor v tlačném uspořádání. Kabina pro pilota a další tři osoby se vyznačovala díky relativně daleko umístěným motorům dostatečným akustickým pohodlím. Prototyp se stavěl na objednávku MVP (ministerstvo veřejných prací) a počítalo se s provozem na vnitrostátních linkách, k obchodním cestám a případně k tzv. letecké turistice. Prototyp vznikl v roce 1936, jen taktak, aby se stihl prezentovat na listopadovém pařížském aerosalonu. Tam budil zaslouženou pozornost, přestože se ještě nedostal do vzduchu. Poprvé letěl až v únoru roku následujícího. Praga E.210 zůstala pouze v jednom prototypu, byť v rámci vychytávání hejna much se tento až do okupace měnil. Původně jednoduchá SOP se měnila přes dvojitou až na konečnou trojitou, záďový podvozek se měnil na předový a dokonce se měnil i typ motorů. Stroj potom zabrali Němci a za války jeho stopy mizí.



Praga E.51

Krátce před válkou vznikl v ČKD prototyp rychlého dvoumotorového průzkumného stroje **Praga E.51**. Jednalo se o konstrukčně nejzajímavější stroj našeho prvorepublikového leteckého průmyslu. Tříčlenná posádka měla svá stanoviště v trupové gondole, pozorovatel v bohatě prosklené přídí obsluhoval trojici kamer, za ním se nacházel kokpit pilota a vzadu měl své místo střelec bránící pohyblivým kulometem letoun před útoky stíhačů ze zadní polosféry. Na motorové gondoly navazovaly nosníky ocasních ploch, jednalo se tedy o letoun dvoutrupý. Praga E.51 nedisponovala příliš výkonnými motory (Walter Sagitta I-MR, 500 koní), absence dostatečně výkonných motorů byla v předválečném Československu jedním z limitujících faktorů našich leteckých konstruktérů. Maximální rychlostí 380 km/h byla Praga E.51 rovnocenná čs. standardní stíhačce té doby - Avii B.534. Výzbroj E.51 tvořily dva kulometry ráže 7,92 mm, pevně lafetovanou zbraň ovládal pilot a pohyblivou zbraň střelec. Vidíme, že hlavnová výzbroj nebyla nijak mohutná. Vedle toho mohl nést letoun pumy do hmotnosti 500 kg. Do začátku okupace vznikl jediný prototyp, ten zabavili Němci (ostatně jako všechna letadla po 15. březnu u nás) a nějaký čas ho v Německu zkoušeli.

Během okupace byla ČKD zapojena do zbrojního hospodářství říše, vlastní letouny se tedy nevyvíjely.



Praga E.211

Po osvobození nastaly jiné časy, o výrobních programech podniků se už rozhodovalo jinde. A tak už zbývalo jen několik málo let na věnování se aeroplánům v ČKD. Pro soutěž na nové aerotaxi, kterou zasluženě vyhrálo moderně řešené Aero Ae-45, připravil Jaroslav Šlechta dva prototypy **Praga E.211** vycházející z předválečné Pragy E.210. O pokračování výroby „bejbinek“ již řeč byla, výroba poslední menší série byla dokonce delimitována do Rudého Letova. V ČKD ještě vznikl projekt cvičného letounu **Praga E.112**, který soutěžil se známým Zlinem Z-26 Trener v tendru na nový cvičný letoun. Jenže Z-26 byl typem povedenějším a

navíc prototyp E.112 už vyráběli opět v Rudém Letovu a jeho dílenské zpracování nedosahovalo potřebných kvalit.



Experimentální vrtulník XE.II

Aby byl výčet završen, musíme ještě zmínit prototyp vrtulníku **XE II**, kdy Šlechta se konstrukci vrtulníků naučil za války v rámci svého nuceného nasazení v Říši, a prototyp zvláštního až ošklivého lehkého víceúčelového (pozorovací dělostřelecký, sanitní, spojovací) letounu **Praga E.55**, kterého úkoly v té době začaly právě přebírat na to mnohem vhodnější vrtulníky.