



HANSA-BRANDENBURG C. I (U) série 169

JIRÍ HORNÁT

Výkres PETR KOLMANN

Jak jsme uvedli v naší rubrice roku 1995, když jsme popsali některé ze sérií Brandenburg C. I vyráběných továrnou Phönix, tak označená letadla byla za první světové války nejrozšířenějšími stroji rakousko-uherského letectva Luftfahrtruppe. Užívala se úspěšně nejen k pozorování, průzkumu a bombardování, nýbrž i ke stíhání: živým důkazem toho byl kapitán Otto Jindra, pozdější velitel československého vojenského letectva, jenž na Hansa-Brandenburg C. I zaznamenal některá ze svých devíti vzdušných vítězství. Ale historie letadla, které popíšeme dnes, nemá s úspěchy O. Jindry – s výjimkou typového označení – nic společného.

Továrnu UFAG, která je stavěla, založil 6. 11. 1912 rakouský podnikatel C. Castiglioni spolu s L. Lohnerem a maďarskými koncerny Ganz a Weiss Manfred. Za války se pak stala druhým největším výrobcem letadel v mocnářství. Stavěla sériově jen jediný vlastní typ, UFAG C. I, neboť se soustředila především na licenční výrobu Hansa-Brandenburg C. I, jichž Luftfahrtruppe dodala

celkem 840 kusů – nejvíce ze všech továren, které stroj, podle původního německého návrhu, produkovaly – a to v celkem devíti zvlášť značených typových sériích. Mnohé z nich se lišily natolik, že je nutné považovat je za skutečně samostatné typy, neboť měly různé nejen motory, často tvary, ale i určení.

Nekamuflovaný C.I (U) sr.169 výrobního čísla 40 (na trupu psáno 169.40)

To platí i o sedmé sérii, C.I (U) sr. 169, kterou firma vyvinula na jaře 1917. Stroj dostal řadový vodou chlazený šestiválec německého původu Benz o 162 kW/220 k, vyráběný licenčně maďarskou továrnou Marta, jejíž motory však byly až chronicky nespolehlivé. Na rozdíl od jiných sérií C.I byl u č. 169 motor v přední





Radiostanici vybavený C.I (U) sr.169 na italské frontě – řemínkem od vrtule hnáný generátor má pod přídi

úplně zakapotován. Jinak drak přebíral celodřevěnou kostru, na trupu pokrytou překližkou (s plechy kolem motoru), na nosných a ocasních plochách plátnem. Výzbroj tvořil kulomet Schwarzlose M 17/20 ráže 8 mm v obvyklé „rakvičce“ nad středem horního křídla a pohyblivý Schwarzlose téže ráže, ovládaný pozorovatelem a uložený na dřevěném oběžném kruhu.

První a druhý výrobní blok (22 a 48 kusů) byl objednan v květnu 1917. Úvodní se dodával už v červenci, přestože bylo nutno empiricky, za letu, ověřit nejvhodnější typ vrtule pro tehdy nový motor. V srpnu pak stroje přišly k leteckým rotám (Flikům) na východní frontě, kde se operačně zkoušely, ale nijak zvlášť neosvědčily. Velení Fliku 37/D na-

C.I (U) 169.69 po přistání u San Leonardo. Posádku tvořil pilot (vlevo) Fw. F. Koudela a Gen. Stabs. Hptm. R. Hanak



příklad hlásilo, že výkonnost motoru nedostačuje, a proto má letadlo snahu pro malou rychlost v zatáčkách přecházet do skluzu po křídle a při režimu chodu s nominálním výkonem že ztrácí výšku. Také se zhoršila obratnost, ve srovnání s typem Hansa-Brandenburg C.I (U) série 69 (s motory Hiero o 147 kW/200 k), stroj vykazuje tíživost na příď a zhoršila se počáteční stoupavost i operační dostup. Polohu těžiště napravilo jiné seřízení nosných ploch s nepatrným dopředným šípem, ale ostatní závady padaly na vrub nespolehlivého motoru, který tabulkových výkonů dosahoval ojediněle. Proto byl nakonec vydán zákaz letů všech strojů prvního výrobního bloku.

Dodávky měly být obnoveny až po nápravě závad motoru. Továrna Marta proto vyvinula jeho zlepšenou verzi (měla např. písty ze speciální hliníkové slitiny, tzv. pístoviny, válce s oddělenými plášti chlazení, zdokonalený rozvod i karburátor), která dávala až 104 kW/250 k s novou vrtulí a byla plně spolehlivá. Zkušební pilot A. Fehér to ověřoval 31. 10. 1917 na 31. postaveném stroji série 169 a Letecký arzenál (Flars) pak nařídil instalovat novou verzi motoru do letadel stojících na výrobní lince. V listopadu pak začaly dodávky zbývajících strojů druhého výrobního bloku. Zároveň bylo objednáno dalších 64 kusů, které se dodávaly od ledna 1918. Hansa-Brandenburg C.I (U) série 169 se následně široce užívaly na italské frontě jako univerzální průzkumná letadla, např.

u Fliků 1/D, 16/D, 22/D, 26/D, 27/F, 34/D, 40, 49/F, 52/D, 69/S atd. Ještě v listopadu 1917 Flars zkoušel jeden exemplář druhého výrobního bloku s lyžovým přistávacím zařízením, ale k jeho využití v operační službě zřejmě nedošlo.

Obtíže s motorem byly zcela odstraněny: Flik 27/F v dubnu 1918 hlásil, že jeho spolehlivost, tuhost a pevnost draku i letové vlastnosti letounu již plně vyhovují náročným podmínkám bojového nasazení. Stroje se osvědčily také jako denní i noční bombardéry, neboť unesly až 250 kg pum na závěsnících Klamperer nebo Kohlbach pod střední částí trupu. V květnu 1918 tak bylo objednáno dalších 30 letadel, dodávaných pak počínaje srpnem. Ale už v polovině roku stroje tvořily hlavní výzbroj bombardovacích jednotek Luftfahrtruppe (konkrétně jsou známy Fliky 103/G a 105/G) a uskutečnily řadu účinných nočních náletů.

Počínaje 161. vyrobeným kusem stroje dostávaly synchronizované kulomety a záchranné padáky, umístěné v rourách za pozorovatelovým sedadlem a aktivované lany, upevněnými na postrojích nošených přes kombinézy letců. Že Hansa-Brandenburg C.I (U) série 169 byl úspěšný, i přes neslavný začátek kariéry, o tom svědčí i to, že koncem války se stavělo dalších 100 kusů, už nedokončených, s určením jako lehké bombardéry. Dodáno tak bylo jen 164 strojů. Na třicet jich po válce užívalo letectvo Maďarské republiky rad, další čtyři v Mariboru v listopadu 1918 zabavili Srbo-Chorvaté (Jugoslávci). ■

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Výrobce: Ungarische Flugzeugwerke AG, Albertfalva.

Rozpětí	12,30 m
Délka	8,35 m
Výška	3,33 m
Nosná plocha	38,50 m ²
Hmotnost prázdného letounu	930 kg
Vzletová hmotnost	1385 kg
Max. rychlost ve výšce	160 km/h
Cestovní rychlost	145 km/h
Výstup do 1000 m	4,25 min
do 5000 m	50 až 55 min
Vytrvalost	do 3 h



C.I (U) 169.117 létal v létě 1918 u Fliku 105/G na piavské frontě. Horní a boční plochy křyla pole okrové a zelené barvy, spodní zůstaly v barvě materiálů, stejně jako hlavní část kapoty motoru. Okrové byly i vzpěry, podvozkové nohy v kombinaci se zelenou. Kříže postrádaly bílé lemování