

Sparmann P-1

V červnu 1919, krátce po skončení války, přiletěla do Švédska skupina rakouských pilotů, aby neutrálnímu státu nabídli ke koupi vojenská letadla. Dálkový přelet skupiny letadel z Vídně přes Berlín a Kodaň do Stockholmu vyvolal patřičnou odezvu a Švédsko zakoupilo 17 letadel Phoenix D-III a později zahájilo jejich licenční výrobu.

Po zmíněné obchodní návštěvě nezůstala ve Švédsku jen letadla, ale také několik pilotů. Jedním z nich byl Edmund Sparmann, obratný pilot a schopný letecký konstruktér, který chtěl ve Švédsku stavět letadla podle svých představ. Než se mu to podařilo, vystupoval na různých leteckých show, a téměř pět let pro Švédy zalétával nová letadla.

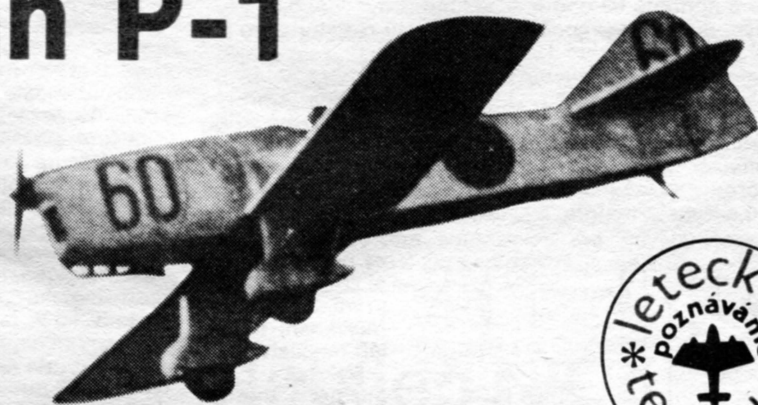
V roce 1932 se mu konečně podařilo ve Stockholmu založit továrnu Sparmann Aircraft Industries a mohl se pustit do podnikání. Během dlouhých let si koncepci budoucího letadla důkladně promyslel. Měl to být letoun pro výcvik stíhacích pilotů, který by si zachoval všechny přednosti plynových strojů. Proti nim však měl mít čtvrtinovou pořizovací cenu, o 80 % nižší nároky na údržbu a podstatně nižší provozní náklady. Tyto předpoklady se mu posléze podařilo splnit.

První S-1 s civilní poznávací značkou SE-ADX použil k předváděcím letům a nabídl jej švédskému letectvu Flygvapnet. To sice letadlu přidělilo vojenské označení P-1 (prov = zkušební), ale s posouzením jeho vlastností nijak nespěchalo a souhlas se stavbě tří strojů dalo až po dlouhém váhání.

Po rychlém dodání letadel s otevřeným pilotním prostorem a jednoho s uzavřenou kabinou byl Sparmann pověřen stavbou dalších šesti strojů. Poslední desátý P-1 s civilním označením SE-AEY zakoupila státem podporovaná společnost SAAB. Pravděpodobně na zásah představitelů této společnosti bylo později Sparmannovi oznámeno, že jeho továrna nemá dostatečnou kapacitu pro stavbu letadel, byl odmítnut jeho projekt S-1 s křídlem ve tvaru písmene M a jeho kvalifikovaní dělníci se stali zaměstnanci firmy SAAB.

Piloti, kteří na P-1 létali, na něj pěli jen samou chválu. Během zkoušek letadlo po 22 otočkách ve vývrtce z ní vyšlo během poloviny otočky jen na pohyb směrovky. Odolnost konstrukce byla nechtěně prověřena 25. srpna 1935 na leteckém dni při otevírání nového letiště v Jönköpingu. Pilot Lambert-Mueller při nízkém průletu narazil do země rychlostí asi 200 km/h. Z trosk zničeného letadla však za mohutného potlesku diváků odešel nezraněn.

Ačkoliv byl P-1 určen k nácviku stíhání, byl pro velký dolet používán především ke spojovacím letům. Poslední z deseti postavených P-1 prý vydržel ve službě až do roku 1945.



TECHNICKÝ POPIS:

Sparmann P-1 byl jednomístný cvičný dolnoplošník s pevným podvozkem, ostruhou a s otevřeným pilotním prostorem.

Trup. Příhradová samonosná konstrukce svařená z ocelových trubek byla doplněna dřevěnými podélníky a potažena plátnem. Přední část trupu a hřbet až po kabinu pilota kryly odnímatelné hliníkové panely, zbytek trupu byl potažen plátnem. Na levém boku za kabinou měl letoun malý zavazadlový prostor, přístupný odklápěcími dvířky, pod VOP další odnímatelný panel a montážní otvor uzavíratelný zdrhovadly. Otevřený pilotní prostor s čalouněnou sedačkou a opěrkou pod hlavou pilota byl chráněn malým větrným štítkem, u třetího postaveného letounu (P-1A) uzavřenou kabinou.

Křídlo dvounosníkové konstrukce s plátněným potahem mělo profil Clark Y a vzepětí jeden stupeň. V místech přechodu křídla do trupu a připojení podvozku byla konstrukce vyztužena z obou stran pásy hliníkového plechu. S trupem bylo křídlo spojeno také párem vzpěr z profilovaných ocelových trubek tvaru písmene V a vyztužnými lanky.

Ocasní plochy klasické samonosné konstrukce měly plátněný potah. Stabilizátor byl stavitelný v rozmezí $+0,75^\circ$ — $-3,25^\circ$.

Pohonná jednotka. Čtyřválcový invertní vzduchem chlazený motor De Havilland Gipsy Major o výkonu 95,6 W poháněl pevnou dřevěnou dvoulistou vrtuli o průměru dva metry. Hlavní palivová nádrž o objemu 100 l a pomocná nádrž o objemu 14 l byly umístěny v trupu za motorem. Nad hřbet trupu vystupoval z hlavní nádrže sloupcový ukazatel množství paliva.

Přistávací zařízení. Pevný teleskopicky odpružený podvozek s pneumatikami o rozměrech 420×150 mm byl připevněn k nosníkům křídla; s křídlem jej spojovaly také drátěné výztuhy. Letouny byly dodávány s aerodynamickými hliníkovými kryty poměrně komplikovaného systému vzpěr podvozku, ale většinou létaly bez nich. Odpružená nefiditelná ostruha s klznou botkou byla z tvarované ocelové trubky.

Zbarvení. Letouny P-1 byly na všech plochách natřeny hliníkovou barvou, pouze kryt motoru byl ponechán v původní barvě kovu. Černá identifikační čísla nesla letadla na bocích krytu motoru, na trupu a VOP. Letoun P-1A s uzavřenou kabinou měl hliníkovou barvou natřený spodek trupu, křídla a VOP, horní a boční plochy kryla tmavě zelená, označovaná jako barva borovice. Na bocích krytu motoru a směrovce nesl bílá čísla 51, na trupu za kabinou černé číslo 8. Švédské výsostné znaky (modrý terč s třemi černě lemovanými žlutými korunkami a žlutým lemem) byly na bocích trupu a koncích obou stran křídla.

Technická data a výkony: Rozpětí 8,0 m, délka 6,18 m, výška 2,0 m; plocha křídla 8,54 m², plocha křídlelek 0,88 m²; hmotnost prázdného letounu 425 kg, vzletová hmotnost 610 kg; nejvyšší rychlost 250 km/h, cestovní rychlost 197 až 218 km/h, přistávací rychlost 90 km/h; doba výstupu do 1000 m 3 min, doba výstupu do 5000 m 21,5 min; dostup 5800 m, vytrvalost letu až 4 h 25 min, délka vzletu 100 m, délka přistání 180 m.

M. Salajka

